STADT BAMBERG

Sitzungsvorlage	**Vorlage- Nr:**	**VO/2016/0289-R6**
Federführend: Referat 6	Status:	öffentlich
	Aktenzeichen:	
Beteiligt:	Datum:	08.06.2016
	Referent:	Beese Thomas

Bahnausbau Bamberg: Weiteres Vorgehen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.06.2016	Stadtrat der Stadt Bamberg	Entscheidung

I. Sitzungsvortrag:

1. Anträge und Fragen aus dem Stadtrat

1.1 Vorliegende Anträge und Anfragen

In Ergänzung zur Diskussion im Stadtrat hinsichtlich der weiteren Festlegung im Trassenfindungsprozess am 27.04.2016 wurde gebeten mitzuteilen, welche Themen und Fragestellungen derzeit noch nicht in erforderlicher Tiefe bearbeitet wurden. Hierzu liegen aktuell folgende **Anfragen** vor:

- StRin Ursula Sowa (Mail v. 18.05.2016): Innovativer Lärmschutz (**Anlage 1**)
- StR Herbert Lauer (Mail v. 18.05.2016): Diverse Fragestellungen (**Anlage 2**)
- StR Martin Pöhner (Mail v. 05.06.2016): Städtischer Kostenanteil an der Erneuerung der Unterführungen (**Anlage 3**)

Darüber hinaus sind seit der Stadtratssitzung am 27.04.2016 folgende **Anfragen bzw. Anträge aus den Reihen des Stadtrates** zum Thema Bahnausbau eingegangen:

- GAL-Stadtratsfraktion v. 15.04.2016: Ortsbegehung des Stadtrates an der Trassenführung Durchfahrtsstrecke (**Anlage 4**)
- GAL-Stadtratsfraktion v. 04.04.2016: Bürgerbeteiligung bei Diskussion über Bahnausbauvarianten (**Anlage 5**)
- StR Martin Pöhner, FDP v. 21.04.2016: Ermittlung des städtischen Kostenanteils an der Erneuerung der Unterführungen (**Anlage 6**)

Zusätzlich liegen ein Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 18.05.2016 – „Bedarfsgerechter und konditionierter Bahnausbau (2-, 3-Gleisigkeit)“ – sowie ein Antrag der BBB-Stadtratsfraktion vom 24.05.2016 – „Tunnel zwischen Tännig und Coburger Straße“ – vor. Hierzu wird auf den TOP 2 „Sachstand Tunnelplanung“ und den TOP 1 „Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung“ der Sitzung vom 21.06.2016 verwiesen.

1.2 Antworten und Stellungnahmen

1.2.1 Gestaltung von Lärmschutzwänden

Hierzu wird auf den TOP 4 der Stadtratssitzung am 21.06.2016 „Stadtgestalterische Wertigkeiten und Gestaltungsanforderungen“ verwiesen.

1.2.2 Kosten für die Stadt bei Var. 2 „Oberirdische Durchfahrung“ (zwei-, drei- oder viergleisig) und Var. 5 „Tunnel“

Zum Planungsstand „Tunnel“ wird auf den TOP 2 der Stadtratssitzung am 21.06.2016 verwiesen. Aktuell wird die Planung für die Variante „Tunnel“ soweit intensiviert, dass eine Vergleichbarkeit mit der Variante „Durchfahrung“ möglich ist. Erst wenn z.B. die Rahmenbedingungen hinsichtlich Geologie und Hydrologie bekannt sind – entsprechende Erkundungsprogramme stehen noch aus – und der genaue Umfang der Planung abgestimmt ist, kann auf Basis der Entwurfsplanung eine erste Kostenschätzung für den Tunnel erfolgen. Hinsichtlich der Kosten der Stadt an der Erneuerung der Unterführungen wird auf die Ziff. 1.2.7 verwiesen.

Grundsätzlich kann Thema „Kosten und städtischer Kostenanteil“ zusammengefast derzeit folgendes angemerkt werden:

- Zum beabsichtigten Ausbau liegen aktuell allenfalls Vorentwurfsplanungen vor, die teilweise auch einen alten Planungsstand wiedergeben (z.B. Stand 2010 für die Variante „Durchfahrung“)
- Die laufenden Überlegungen zur Tunnellösung befinden sich noch im Abstimmungsstadium, wichtige Rahmenbedingungen wie Geologie und Hydrogeologie müssen im Zuge eines Erkundungsprogrammes noch ermittelt werden
- Vor einer einigermaßen belastbaren Kostenschätzung müssen die Rahmenbedingungen der beiden Varianten feststehen und die Detailtiefe der Untersuchungen vergleichbar sein
- Die Rechtssituation – insbesondere auch hinsichtlich der Kostenteilung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz bei den Unterführungen – wirft aktuell jedenfalls für die Tunnelvariante neue Fragen auf
- Unklar ist auch die Position der Stadt zu verschiedenen planungsrelevanten Fragen (z.B. Ausbaustandard der Unterführungen, verkehrstechnische Anbindung an das Straßennetz, Planungen der Stadt wie z.B. Bahnparallele Innenstadttangente BIT oder Regionaler Busbahnhof ROB, ...)
- Eine weitergehende Differenzierung im Verfahren ist erforderlich

1.2.3 Linienführung Bahnparallele Innenstadttangente BIT im Osten bis Pfisterberg

Anmerkungen: Wieso muss der gesamte Verkehr über eine deswegen zu verbreiternde Pfisterbergbrücke geführt werden, wenn die Unterführung Geisfelder Straße erhalten bleibt? Es geht m. E. doch nur darum, die Verkehrsbedeutung dieser Unterführung durch die Planung einer Bahnparallelen Innenstadttangente über diese Unterführung nicht zu erhöhen. Mit einem schlüssigen Schwerverkehrskonzept über Pfisterbergbrücke und Starkenfeldstraße oder BIT im Osten kann doch Überzeugungsarbeit geleistet werden, um ein "Verlangen müssen" zu vermeiden.

Wie bereits im Stadtrat besprochen, wird der vorgeschlagene Ansatz im Zuge der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes VEP behandelt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann dazu folgendes ausgeführt werden: Eine Verlängerung der BIT an der Ostseite wäre grundsätzlich möglich. Bei einer solchen Variante entstünde jedoch keine zusätzliche Bahnquerung. Vielmehr müsste der gesamte Verkehr über die Pfisterbrücke abgewickelt werden, wo er sich mit dem Verkehr auf der Achse Starkenfeldstraße überlagert. Um dies leistungsfähig abwickeln zu können, ist eine Erneuerung/Verbreiterung der Pfisterbrücke und eine entsprechende Gestaltung der Verknüpfungspunkte erforderlich.
Ob durch eine solche Maßnahme die teure Beteiligung der Stadt am Umbau der Unterführung Geisfelder Straße vermieden werden kann, ist fraglich. Hierzu müsste die Stadt Bamberg ein schlüssiges Schwerverkehrskonzept vorlegen, das dann im Rahmen der Genehmigung der Kreuzungsvereinbarung vom Bundesverkehrsministerium geprüft wird.

1.2.4 Gibt es beim Schallschutz ein Szenario 4 und 5 mit 50 % bzw. 100 % umgerüsteten GZ-Wagen und Schallschutz 03 1990? Wie hoch müssten dann die Wände werden?

Hierzu wird insbesondere auf TOP 5 der Stadtratssitzung am 21.06.2016 „Weiteres Vorgehen“ verwiesen.

Ergänzend ist festzustellen, dass die Berücksichtigung des Zugmaterials (Umrüstung auf Verbundstoff-Klotzbremsen) grundsätzlich nur bei Anwendung der Schall 03 (2015) möglich ist. Dabei ist allerdings folgendes zu bedenken: Der Umrüstungsanteil ist vor dem Hintergrund des bekannten Zeithorizontes für den Planfeststellungsabschnitt nur von untergeordneter Relevanz. Dies schon deshalb, weil die Umrüstung der Güterwagen entsprechend der BMVI-Strategie „Leise Schiene“ das Ziel einer Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020 verfolgt.

Für die Umrüstung der Güterwagen auf Flüsterbremsen stellt das BMVI bis 2020 dafür bis zu 152 Millionen Euro bereit. Zur Umrüstung bis 2020 sind über 163.000 Güterwagen angemeldet. Zusätzlich verschärft das BMVI die Vorschriften mit einem Gesetz zum Fahrverbot von lauten Güterwagen. Ab 2020 werden nur noch Güterwagen das deutsche Schienennetz befahren dürfen, die die Lärmschutzstandards erfüllen.

Selbst wenn diese Vorgabe erst 2022 erreicht werden sollte, sind die nach Fertigstellung des Planfeststellungsabschnittes Bamberg fahrenden Züge in jedem Fall deutlich leiser. Daher sind in vielen Abschnitten möglichst niedrige Lärmschutzwandhöhen das städtebauliche Ziel der Stadt. Demzufolge wird in den Gesprächen mit der DB Netz AG immer auch die Forderung gelten: 100 Prozent Umrüstung beim Zugmaterial sind Prämisse für die Berechnung der Schallimmissionen und Festlegung der erforderlichen Lärmschutzwandhöhe.

1.2.5 Wo ist der Ausgleich für die Erwerbsgärtner möglich?

Ersatzflächen für den Wegfall von gärtnerisch genutzten Flächen sind grundsätzlich im Bereich der Nord- und Südflur vorhanden. Denkbar ist auch die Nutzung stadtrandnaher Flächen in benachbarten Gemeinden (Hallstadt, Lichteneiche). Dabei ist zu unterscheiden zwischen bauzeitbedingter, d.h. vorübergehender Nutzung (z.B. Baustelleneinrichtungsflächen) oder dauerhafte Nutzung durch die Bahn (z.B. Rettungsplätze und neue Wegeverbindungen). Die tatsächliche Bereitstellung liegt in der Verantwortung des Vorhabenträgers DB Netz AG. Der erforderliche Flächenumfang lässt sich erst mit Vorlage der Entwurfsplanung feststellen. Die letztliche Klärung erfolgt im Planfeststellungsverfahren. Dabei sind auch die jeweiligen Ansprüche der Bahn – vorübergehende Nutzung, Eigentumswechsel, Bodenwertschätzung, finanzielle Fragen, etc. – zu behandeln.

1.2.6 Städtischer Kostenanteil an der Erneuerung der Bahnunterführungen

Zur Anfrage der FDP v. 21.04.2016 bzw. Herrn StR Martin Pöhner v. 05.06.2016 wird mitgeteilt:

Für die Variante ebenerdige Durchfahrung gab es vor einigen Jahren bereits erste Aussagen zu den zu erwartenden städtischen Kostenanteilen bei den einzelnen Unterführungen. Diese wurden im Rahmen einer Stadtratsinformationsveranstaltung vorgestellt. Teilweise liegen Zahlen für unterschiedliche Varianten vor (z.B. Durchfahrtshöhe). Grundlage für diese erste Kostenschätzung war der Planungsstand 2010, der zwischenzeitlich zumindest in Teilen zu aktualisieren ist. Eine Festlegung der Stadt Bamberg auf Querschnitte für die einzelnen Unterführungen besteht zudem noch nicht.

Für die Variante Tunnel (aktualisierte Planung) gibt es noch keine Aussagen. Sicher ist nur, dass die Kostenanteile anders sind, da unterschiedliche Fälle des Eisenbahnkreuzungsrechtes auftreten. Sobald die Tunnelplanung ausreichend konkretisiert wurde, werden dann auch Kostenanteile der Stadt für die einzelnen Unterführungen ermittelt.

Zusammenfassend wird daher festgestellt: Erst im Anschluss an die vertiefenden Untersuchungen sowohl zur Variante Tunnel wie Durchfahrung sowie nach Klärung der jeweiligen Rechtssituation kann über Kosten und Kostenanteile der Stadt gesprochen werden. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziff. 1.2.3 verwiesen.

1.2.7 Ortsbesichtigung

Dem **GAL-Antrag vom 15.04.2016** entsprechend plant die Verwaltung eine **Ortsbesichtigung entlang der Bestandsstrecke**. Dabei sollen beidseits der Trasse die Situationen mit den voraussichtlich größten Herausforderungen besucht werden.

Vorgesehen ist eine Busfahrt mit verschiedenen Haltepunkten. Der Termin muss noch abgestimmt werden.

1.2.8 Bürgerinformationsveranstaltung

Dem **GAL-Antrag vom 04.04.2016** entsprechend wird die Organisation einer **Bürgerinformationsveranstaltung im Herbst 2016** vorgeschlagen. Vorgestellt werden sollen die weiter optimierte Tunnelplanung und die oberirdische Durchfahrung. Nach einer Erläuterung der Rahmenbedingungen der Planung soll eine offene, moderierte Aussprache folgen.

Ergänzend dazu werden in bewährter Weise über eine Veröffentlichung im RathausJournal die Grundzüge der Varianten gezeigt.

2. Kommunikation

2.1 Leise Schiene

In der Stadtratssitzung am 27.04.2016 wurde zur **Strategie „Leise Schiene“** des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) berichtet. Die Stadt Bamberg hat sich dazu um Aufnahme in das Förderprogramm des Bundes und Ausweisung einer **Teststrecke für innovativen Lärmschutz am Gleis** sowie für die Errichtung einer dauerhaften **Lärmmessstelle** beworben.

Mit Schreiben vom 04.05.2016 teilt Klaus-Dieter Josel, DB-Konzernbevollmächtigter (**Anlage 7**) mit, dass **Testabschnitte auf den Strecken Frankfurt/Oder – Cottbus und München – Regensburg** eingerichtet werden. Die **Messstellen** werden auf Basis eines **noch zu erarbeitenden Konzeptes** festgelegt.

Erstbewertung durch die Verwaltung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Entscheidung über die Teststrecken sehr schnell getrofffen worden ist und Bamberg nicht ausgewählt worden ist. Auch die Formulierungen zum Thema „Messstellen“ lassen erahnen, dass die Aussichten auf eine Berücksichtigung Bambergs wohl eher gering sind.

2.2 Entwurf des Bundesverkehrswegeplans BVWP 2030

Zur Stellungnahme der Stadt Bamberg zum Entwurf des **Bundesverkehrswegeplans BVWP 2030** vom 15.04.2016 wurde ein umfassender Kreis von Mandatsträgerinnen und Mandatsträgern informiert. Dazu liegen **Reaktionen** vor:

- Schreiben Klaus-Dieter Josel, DB-Konzernbevollmächtigter (10.05.2016) (**Anlage 8**)
- Stellungnahme des Freistaates Bayern – Auszug (30.04.2016) (**Anlage 9**)
- Schreiben StMin Melanie Huml an StM Joachim Hermann (21.04.2016) (**Anlage 10**)
- Schreiben StMin Melanie Huml an BM Alexander Dobrindt (29.04.2016) (**Anlage 11**)
- Eingangsbestätigung BMVI (10.05.2016) (**Anlage 12**)
- Landrat Johann Kalb (11.05.2016) (**Anlage 13**)
- Schreiben MdB Emmi Zeulner (12.05.2016) (**Anlage 14**)
- Schreiben MdB Gerda Hasselfeld, Vorsitzende der CSU-Landesgruppe im Deutschen Bundestag (17.05.2016) (**Anlage 15**)

In die **Stellungnahme des Freistaats Bayern zum BVWP 2030** wurde die Position der Stadt Bamberg aufgenommen:

> *„Die Staatsregierung geht davon aus, dass die Konkretisierung der Planungen für den Bahnausbau in Bamberg ohne abschließende Vorfestlegung durch den Bund angegangen wird [...]. Da die Stadt Bamberg die Variante einer Ostumfahrung Bamberg strikt ablehnt, empfiehlt die Staatsregierung den Verzicht auf diese Variante."* (**Anlage 9**)

Erste Bewertung durch die Verwaltung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass alle Beteiligten betonen, dass die Ostumfahrung innerhalb des Entwurfes des Bundesverkehrswegeplanes lediglich „Platzhaltercharakter" habe und der Stadt Bamberg weiterhin ihre Unterstützung in der Sache zusagen.

Es wird weiterhin zur Kenntnis genommen, dass die DB die 4-gleisige Durchfahrung als Vorzugsvariante verfolgt. Die Variante „Tunnel" bleibt im Schreiben des DB-Konzernbevollmächtigten für Bayern vom 10.05.2016 unerwähnt.

3. Ausblick

Aus der Sondersitzung „Bahnausbau" am 21.06.2016 ergeben sich verschiedene **Handlungsaufträge**. Diese sind nachfolgend – auch in ihrer zeitlichen Abfolge – zusammengefasst:

(1) Noch vor der Sommerpause – **Mitte bis Ende Juli 2016** – erfolgt eine **Ortsbesichtigung entlang der Bestandsstrecke** durch den Stadtrat. Dabei sollen beidseits der Trasse die wichtigsten planungsrelevanten Sachverhalte erörtert werden.

(2) Im **Herbst 2016** werden die Grundzüge der im Trassenfindungsprozess verbliebenen Varianten über eine ausführliche **Veröffentlichung im RathausJournal** aufgezeigt. Weiterhin wird im Rahmen einer **Bürgerinformationsveranstaltung** mit offener, moderierter Aussprache der weiter entwickelte Planungsstand „Tunnel" und „Oberirdische Durchfahrung" vorgestellt.

(3) Die erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke durch das Stadtgebiet sind entsprechend der **stadtgestalterischen Wertigkeit der jeweiligen Teilbereiche** zu planen. Hierzu werden die im Entwurf vorliegenden Anforderungsprofile und die räumliche Abgrenzung im **öffentlichen Diskurs** bis **Ende 2016** weiter entwickelt.

(4) Zur **Variante „Tunnel"** wurden durch die Verwaltung verschiedene Konfliktbereiche festgestellt, die durch die DB Netz AG im Zuge der **weiteren Optimierung der Planung bis Herbst 2016** zu behandeln sind.

(5) Parallel soll die DB Netz AG auch die ebenerdige Durchfahrungsvariante planerisch so weit vertiefen, dass **Kostenaussagen** möglich sind.

(6) Wenn die vertiefenden Planungen zu Tunnel und ebenerdiger Durchfahrung erarbeitet sind, sollen die Themen **Bauzeit, Bauablauf und Baukosten sowie die Kosten für die Stadt** infolge der Erneuerung der Eisenbahnüberführungen Memmelsdorfer Straße, Zollnerstraße, Moosstraße und Geisfelder Straße von der DB Netz AG ebenfalls bis **Spätherbst 2016** bearbeitet werden.

(7) Bezüglich der **Höhe der Lärmschutzwände** wird die DB Netz AG **weitere Gespräche mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI sowie dem Eisenbahn-Bundesamt EBA** führen. Ziel ist insbesondere die Frage, inwieweit BMVI und EBA auch unter Anwendung der Schall 03 (1990) bereit sind, vergleichsweise niedrigere Lärmschutzwandhöhen zu finanzieren bzw. zu genehmigen. Ergebnisse sollen bis **Herbst 2016** vorliegen.

(8) Die **Neueinleitung des Planfeststellungsverfahrens für das Stadtgebiet Bamberg** ist nach Ansicht der Stadt eine Option für höhere Rechtssicherheit, weniger Klageberechtigte und geringere Kosten für den Vorhabenträger, sowie niedrigere Lärmschutzwände im Stadtgebiet. **Die DB Netz AG wird diese Möglichkeit bis Herbst 2016 prüfen**.

(9) Die Ergebnisse der Ziffern 1 bis 8 fließen in eine **erneute Sondersitzung** des Stadtrates ein. Dabei muss die Qualität der Aussagen Vorrang haben vor der Geschwindigkeit der Bearbeitung. Der genaue Sitzungstermin muss sich daher nach der Vorlage belastbarer Ergebnisse richten.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Die Anträge der GAL-Stadtratsfraktion vom 15.04.2016 (Ortsbesichtigung) und 04.04.2016 (Bürgerbeteiligung) sind 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**: Anfrage StRin Ursula Sowa, Mail v. 18.05.2016 –Innovativer Lärmschutz
- **Anlage 2**: Anfrage StR Herbert Lauer, Mail v. 18.05.2016 – diverse Fragestellungen
- **Anlage 3**: Anfrage StR Martin Pöhner, Mail v. 05.06.2016 – Städtischer Kostenanteils an der Erneuerung der Unterführungen
- **Anlage 4**: Antrag der GAL-Stadtratsfraktion v. 15.04.2016: Ortsbegehung des Stadtrates an der Trassenführung Durchfahrtsstrecke
- **Anlage 5**: Antrag der GAL-Stadtratsfraktion v. 04.04.2016: Bürgerbeteiligung bei Diskussion über Bahnausbauvarianten
- **Anlage 6**: Antrag StR Martin Pöhner, FDP, v. 21.04.2016: Ermittlung des städtischen Kostenanteils an der Erneuerung der Unterführungen
- **Anlage 8**: Schreiben Klaus-Dieter Josel, DB-Konzernbevollmächtigter (10.05.2016)
- **Anlage 9**: Stellungnahme des Freistaates Bayern – Auszug (30.04.2016)
- **Anlage 10**: Schreiben StMin Melanie Huml an StM Joachim Hermann (21.04.2016)
- **Anlage 11**: Schreiben StMin Melanie Huml an BM Alexander Dobrindt (29.04.2016)
- **Anlage 12**: Eingangsbestätigung BMVI (10.05.2016)
- **Anlage 13**: Landrat Johann Kalb (11.05.2016)
- **Anlage 14**: Schreiben MdB Emmi Zeulner (12.05.2016)
- **Anlage 15**: Schreiben MdB Gerda Hasselfeld, Vorsitzende der CSU-Landesgruppe im Deutschen Bundestag (17.05.2016)