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)

Von: Ursula Sowa <u.s@bnv-bamberg.de>
Gesendet: Mittwoch, 18. Mai 2016 09:49
An: Reinhardt, Claus
Betreff: Fwd: Bahnausbau Bamberg: Stellungnahme der Stadt Bamberg zum Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030

Anlage 1

Rückmeldung GAL

Wir haben fünf Forderungen/Fragen für die weitere Bearbeitung zur Frage:

Innovativer Lärmschutz im Falle einer oberirdischen Trasse:

1. Lageplan M 1: 500 mit Kennzeichnung der Lage der potenziellen Lärmschutzmauern
2. Lageplan M 1: 500 , Kenntlichmachung der städtebaulichen neuralgischen Stellen in drei Kategorien (gut/mittel/schlecht)
3. Vorlage von Varianten für die Gestaltung der Lärmschutzwände bzw. von - ganz wichtig - Lärmschutzgebäuden
4. Vorbereitungen für einen Gestaltungswettbewerb vor dem Planfeststellungsverfahren - wer, wie, was ist möglich ?
5. Welche Ideen können aus dem1.Preis des Paneuropawettbewerbes übernommen werden ?

Beste Grüße Ursula Sowa GAL Fraktionsvorsitzende

Anlage 2

Von: Herbert Lauer <herbert.lauer@bnv-bamberg.de>
Gesendet: Mittwoch, 18. Mai 2016 13:59
An: Reinhardt, Claus
Cc: Weinsheimer; 'Eichfelder Hans-Jürgen'; Ursula Redler; Wolfgang Wussmann; Bosch Michael
Betreff: Re: Bahnausbau Bamberg: Stellungnahme der Stadt Bamberg zum Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030

Sehr geehrter Herr Reinhardt,
für die weitere Entscheidungsfindung sollen aus meiner Sicht noch folgende Themen und Fragestellungen vertiefend untersucht bzw eine Stellungnahme dazu abgegeben werden:
1. Kosten für die Stadt bei V 2 (zwei,drei oder viergleisig) und V5 2. Linienführung BIT im Osten bis Pfisterberg(s.Antwort vom 01.03.16 auf meine Anfrage).
Wieso muss der gesamte Verkehr über eine deswegen zu verbreiternde Pfisterbergbrücke geführt werden, wenn die Unterführung
Geisfelder Straße erhalten bleibt?Es geht mE 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
"Verlangenmüssen" zu vermeiden.
3. 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?
4. Wo ist der Ausgleich für die Erwerbsgärtner möglich?

Mit freundlichen Grüßen
Herbert Lauer
FW-Stadtrat

Anlage 3

Von: Martin Pöhner <M.Poehner@t-online.de>
Gesendet: Sonntag, 5. Juni 2016 19:21
An: Reinhardt, Claus
Betreff: AW: Bahnausbau Bamberg: Stellungnahme der Stadt Bamberg zum Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030

Sehr geehrter Herr Reinhardt,

ich bitte darum, in der Sitzung am 21.06.den Aspekt "städtischer Kostenanteil an der Erneuerung der Bahnunterführungen" noch einmal transparent zu beleuchten. Der Kostenanteil der Stadt ist für die beiden verbliebenen Varianten ja unterschiedlich, was in der letzten Sitzungsvorlage in einem Nebensatz erwähnt wurde (also auch schon ausgerechnet wurde).

Ich denke, es wäre sehr sinnvoll für den weiteren Entscheidungsgprozess, diesen Aspekt noch einmal gut verständlich näher zu beleuchten.

Vielen herzlichen Dank für Ihre Bemühungen!

Mit freundlichen Grüßen

Martin Pöhner
Stadtrat der FDP

Tel. 0170-3225084

Ø für BGM Metzner, 10/SD, 10/Presse, 10/Dr. Goller erst.
Ø für 1, 2, 4, 5, 6 z. vorl. Kenntnisnahme erst.

Anlage 4

GAL
Stadtratsfraktion

GAL-Fraktionsbüro Grüner Markt 7 96047 Bamberg

Herrn Oberbürgermeister
Andreas Starke
Rathaus Maxplatz

96047 Bamberg

Bamberg, 15. April 2016

Antrag für die Vollsitzung am 27.4.2016:
Bahnausbau – Ortsbegehung des Stadtrats an der Trassenführung Durchfahrtsstrecke

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

am 19.4.2016 findet eine „Ortsbesichtigung Stadtwald" statt, um die Auswirkungen einer möglichen Ostumfahrung beim Bahnausbau zu begutachten. Danke für die Organisation dieses Termins.

Dass diese Auswirkungen schlimm und erschütternd sein werden, steht außer Frage. Dass sie am besten komplett vermieden werden sollten, ebenfalls. Leider stehen aber – sollte es zu einem Bahnausbau kommen – als Alternative nicht „gar keine Auswirkungen" gegenüber, sondern ebenso schlimme und erschütternde Folgen mitten in der Stadt sowie in der Nordflur.
Es gilt also, die zu erwartenden Auswirkungen gegeneinander abzuwägen, mithin um nichts anderes als das weniger schlimme Übel herauszufinden.

Deshalb beantragen wir namens unserer Fraktion eine Ortsbesichtigung entlang der Trassenführung auf der Bestandsstrecke, bei der erläutert und besichtigt werden:

- **Vorgesehene Gebäudeabrisse**
- **Auswirkungen auf das Grundwasser und die Gärtnerfluren in Bamberg-Nord**
- **Ausmaß möglicher Lärmschutzbauten**
- **Auswirkungen auf die Stadt (Behinderungen, Sperrungen, Baustellen usw.) während der Bauzeit**

Grüner Markt 7 · 96047 Bamberg
Telefon und Fax 0951 23 777
Bündnis 90 Die Grünen
Sparkasse Bamberg BLZ 770 500 00
www.gal.bamberg.de

Wir möchten an dieser Stelle noch einmal darauf hinweisen, dass die von der Stadt Bamberg im Rahmen der Beteiligung der Kommunen einzubringende Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan, die in der Vollsitzung am 27.4.2016 verabschiedet werden soll, keine endgültige Entscheidung der Stadt für eine Variante beinhalten muss.
Die von uns gewünschte Ortsbegehung kann deshalb auch nach der Vollsitzung noch stattfinden und macht auch dann noch Sinn. Denn die Stadt sollte sich nicht unter Druck setzen lassen und ohne ausreichende Kenntnisse eine verfrühte Entscheidung treffen.
Es steht aus unserer Sicht durchaus zu befürchten, dass die emotionalen Eindrücke des Ortstermins im Stadtwald, die verständlicherweise nicht ausbleiben werden, genau zu einer solchen vorschnellen und überhasteten generellen Ablehnung jeglicher Ostumfahrung führen und sich jeder weiteren Abwägung versagen, obwohl eine solche nötig wäre.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.
Mit freundlichen Grüßen

Ursula Sowa Peter Gack

Ø für BGM Metzner, 10/SD, 10/Presse, 10/Dr. Goller erst.
Ø für 1, 2, 4, 5, 6 z. vorl. Kenntnisnahme erst. 25.04.

Anlage 5

GAL
Stadtratsfraktion

GAL-Fraktionsbüro Grüner Markt 7 96047 Bamberg

Herrn Oberbürgermeister
Andreas Starke
Rathaus Maxplatz

96047 Bamberg

Bamberg, 4. April 2016

Antrag: Bürgerbeteiligung bei Diskussion über Bahnausbau-Varianten

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in der Entscheidung, für welche Variante des Bahnausbaus die Stadt sich ausspricht, wird von Seiten des Bundes zeitlicher Druck gemacht. Die Stadtpolitik macht es sich damit – zu Recht – nicht einfach und diskutiert die verschiedenen Möglichkeiten seit langem kontrovers.
Wer bisher noch gar nicht organisiert zu Wort kam bzw. befragt wurde, ist die Bamberger Bevölkerung.

Wir beantragen deshalb mindestens eine Bürgerinformation und moderierte Bürgerdiskussion, gegebenenfalls zusätzlich weitere Formen der Bürgerbeteiligung, z.B. Workshop, Umfrage, etc.

Grundlage dafür sollen alle bereits vorliegenden Fachpositionen und Gutachten sein, die der Öffentlichkeit per Internet zugänglich gemacht werden bzw. bei einer Veranstaltung öffentlich vorgestellt und erläutert werden sollen.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.
Mit freundlichen Grüßen

Ursula Sowa

Peter Gack

GAL-Fraktionsbüro
Grüner Markt 7 – 96047 Bamberg
Telefon und Fax 0951 23 777
post@gal.bamberg.de

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN
Alternative Liste

GAL-Fraktion Kto. Nr. 578 205 486
B90/GRÜNE Kto. Nr. 578 012 304
Sparkasse Bamberg BLZ 770 500 00
www.gal.bamberg.de

Anlage 6

FDP-Ortsverband Bamberg-Stadt
Stadtrat Martin Pöhner
Katharinenstraße 1,
96052 Bamberg
Tel. 0170-3225084
Mail: Martin.Poehner@t-online.de

Freie Demokraten FDP

Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

Antrag der FDP

Ermittlung der Kosten, die auf die Stadt beim ICE-Ausbau für die Erneuerung der Unterführungen zukommen

21.04.2016

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

hiermit beantrage ich, dass die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn die Kosten ermittelt, die auf die Stadt für die Erneuerung der Straßenunterführungen beim ICE-Ausbau im Stadtgebiet zukommen. Ich beantrage, diese sowohl für die Variante 2 „Oberirdische Durchfahrung mit innovativem Lärmschutz" als auch für die Variante 5 „Tunnel in bergmännischer Bauweise" zu ermitteln. Aus Sicht der FDP kann eine fundierte Entscheidung des Stadtrates für eine der beiden Varianten nur unter Berücksichtigung der auf die Stadt zukommenden Kosten bei den Unterführungen getroffen werden. Diese sind – angesichts der zu erwartenden Millionenbeträge – eine wichtige Entscheidungsgrundlage.

Bereits im Voraus vielen Dank für Ihre Bemühungen!

Mit freundlichen Grüßen

Martin Pöhner

Martin Pöhner
Stadtrat der FDP

Anlage 7

DB

Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter
für den Freistaat Bayern

Herrn Oberbürgermeister
Andreas Starke
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

4. Mai 2016

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, Lieber Herr Starke,

besten Dank für Ihr Schreiben vom 15. April zum Förderprogramm des Bundes und Einrichtung von Lärmmessstellen. Dr. Grube bat mich Ihnen zu antworten.

Die von Ihnen adressierten Punkte sind wesentliche Bausteine bei der Umsetzung der DB Lärmminderungsstrategie, deren Ziel es ist, den Schienenverkehrslärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Lärmmessstationen können diese Minderung für die Anwohner im Zeitverlauf transparent und nachvollziehbar abbilden.

Aus diesem Grund hat die DB im besonders vom Lärm betroffenen Mittelrheintal zwei Lärmmessstationen aufgebaut: linksrheinisch in Bad Salzig, rechtsrheinisch in Osterspai. Alle durch die Messung erfassten Züge durchfahren das gesamte Mittelrheintal, entsprechend bilden die Messwerte die Lärmsituation im gesamten Mittelrheintal ab. Die Ergebnisse der Lärmmessstationen werden regelmäßig veröffentlicht.

Das Bundesverkehrsministerium hat in einer Pressemitteilung am 09.03.2016 als Bausteine der Strategie "Leise Schiene" ausgeführt "Lärmmessungen werden eingeführt, um den Fortschritt der Umrüstung zu dokumentieren. Dazu werden Messstellen an aufkommensstarken Hauptstrecken errichtet". Dem noch zu erarbeitenden Konzept kann von uns als DB AG nicht vorgegriffen werden. Wir werden den Bund jedoch hierbei unterstützen.

Am 27. April startete die von Ihnen angesprochene "Initiative Lärmschutz-Erprobung neu und anwendungsorientiert" (I-LENA) mit dem Ziel weitere innovative Lärmminderungstechnologien für die Eisenbahninfrastruktur zu erproben. Dazu erhalten Hersteller und Ideengeber die Möglichkeit, Ihre Technologien im realen Bahnbetrieb an einer Teststrecke zu erproben. Alle Kosten die hierbei entstehen, werden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert.

Im Gegensatz zu vorangegangenen Förderprogrammen wie dem Konjunkturpaket II, werden diese Maßnahmen jedoch nur temporär für die Zeit der Erprobung eingebaut. Der Hersteller verpflichtet sich explizit, dass seine Technologie wieder zurückgebaut wird. Teststrecken müssen in nicht bebauten Gebieten liegen, um eine möglichst freie Schallausbreitung zu erhalten, was eine Grundlage für normierte Messungen ist. Sofern sich hierbei dann die getesteten innovativen Lärmminderungstechnologien erfolgreich bewähren, stehen diese zum Einsatz zur Verfügung.

...

Deutsche Bahn AG
Konzernbevollmächtigter
für den Freistaat Bayern
Richelstraße 3
80634 München

Tel: 089 1308-3300
Fax: 089 1308-1911
klaus-dieter.josel@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, ich gehe davon aus, dass Sie sich mit Ihrem Anliegen auch an das für die skizzierten Fragezustellungen zuständige Bundesverkehrsministerium gewandt haben. Als Vertreter der DB darf ich Ihnen versichern, dass auch wir ein hohes Interesse an einer transparenten und nachvollziehbaren Kommunikation der Lärmminderungserfolge haben.

Freundliche Grüße

Klaus-Dieter Jord

Anlage 8

Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter
für den Freistaat Bayern

Herrn Oberbürgermeister
Andreas Starke
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

10. Mai 2016

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, Lieber Herr Starke,

wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 15.04.2016, mit dem Sie um Klarstellung zu der im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030 abgebildeten Variante Ostumfahrung für den Knoten Bamberg bitten.

Der zum 16.03.2016 vom BMVI veröffentlichte Referentenentwurf des BVWP berücksichtigt neben den laufenden und fest disponierten Projekten (Bezugsfall) die Neu- und Ausbaumaßnahmen für die zukünftige Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.

Die Nutzen-Kosten-Bewertungen von Projekten, für die bisher noch keine Finanzierungsvereinbarung vorliegt, erfolgt durch das BMVI, das wiederum unabhängige Gutachter beauftragt hat.

Aus Sicht der Deutschen Bahn ist grundsätzlich die Aufnahme der noch nicht in Bau befindlichen Abschnitte der Ausbaustrecke Nürnberg - Ebensfeld im Zuge des VDE Nr. 8.1 unter Neue Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf (laufende Nr. 8) zu begrüßen.

Bezüglich Bamberg sieht der BVWP-Entwurf eine Ostumfahrung Bambergs vor, mit dem Hinweis, dass sich die Maßnahmeninhalte im Laufe der Planung ändern können. Die DB Netz AG in ihrer Rolle als Vorhabensträger ist verpflichtet, im Rahmen der Planung eine Variantenbetrachtung durchzuführen. In diesem Zusammenhang hält die DB weiterhin im laufenden Dialogprozess zur Trassenfindung an der gemeinsamen Zielsetzung einer größtmöglichen Transparenz gegenüber der Stadtgesellschaft fest.

Aus betrieblicher und verkehrlicher Sicht stellt die 4-gleisige Durchfahrung von Bamberg derzeit die Vorzugslösung dar, was im Rahmen der weiteren Planungen ergebnisoffen zu untersuchen und gegenüber der Ostumfahrung Bamberg abzuwägen ist.

Diese Vorgehensweise wird von Ihnen nach dem Votum der Stadt Bamberg auf der Stadtratssitzung vom 27.04.2016, in dem die beiden Varianten der Ostumfahrung nicht weiter verfolgt werden sollen, offensichtlich mitgetragen.

...

Deutsche Bahn AG
Konzernbevollmächtigter
für den Freistaat Bayern
Richelstraße 3
80634 München

Tel: 089 1308-3300
Fax: 089 1308-1911
klaus-dieter.josel@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com

Die regelmäßigen Abstimmungen mit dem Baureferat sind aus unserer Sicht geeignet, die verschiedenen Themen im Zuge der weiteren Variantenbewertung zu erörtern und, wie mit Ihnen abgestimmt, erforderliche Entscheidungen zur Variantenfestlegung vorzubereiten.

Freundliche Grüße

Ihr Klaus-Dieter Jordt

Anlage 9

B) **BVWP-Schienenprojekte mit verkehrlichem Änderungsbedarf**

Zu Strecken, die sich auf Basis des BVWP-Entwurfs bereits im Vordringlichen oder Potenziellen Bedarf finden, wird auf Folgendes hingewiesen:

1) VDE 8.1

Bei der VDE 8.1 bedauert der Freistaat, dass die noch fehlenden Streckenabschnitte der Ausbaustrecke zwischen Forchheim und Breitengüßbach sowie der Güterzugtunnel Fürth nicht – wie vom Freistaat mehrfach gefordert – als Bezugsfall eingestuft worden sind. Erfreulicherweise wurden die fehlenden Ausbaustreckenabschnitte dennoch in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Die Staatsregierung geht davon aus, dass die Konkretisierung der Planungen für den Bahnausbau in Bamberg ohne abschließende Vorfestlegung durch den Bund angegangen wird, solange der Koordinierungskreis für den Bahnausbau in Bamberg noch berät. Sie geht auch davon aus, dass der Bund das Votum dieses Dialogforums im Rahmen seiner Möglichkeiten berücksichtigen wird. Da die Stadt Bamberg die Variante einer Ostumfahrung Bamberg strikt ablehnt, empfiehlt auch die Staatsregierung den Verzicht auf diese Variante.

Beim Güterzugtunnel Fürth erwartet die Staatsregierung, dass der Bund bei der Fortführung der Bewertung den Nutzen des Projekts gerade für den Knoten Fürth ausreichend würdigt. Mit der Ausbaumaßnahme der höchstbelasteten Strecke zwischen Würzburg und Nürnberg hat das BMVI ein deutliches Signal gegeben, dass künftig noch mehr Güterverkehre auf dieser Strecke stattfinden sollen. Dadurch steht zu befürchten, dass sich die betrieblichen Schwierigkeiten in Fürth durch das Kreuzen der Güterverkehre von und nach Norden mit den Verkehren von Nürnberg Richtung Würzburg sogar noch erhöhen, selbst wenn die Elektrifizierung Hof – Regensburg im Ergebnis weniger Güterverkehre zwischen Nürnberg und Bamberg zur Folge haben sollten.

Anlage 10

Seyfert, Carolin

Von: Claudia Bachmann - Büro Melanie Huml <cb@melanie-huml.de>
Gesendet: Montag, 23. Mai 2016 14:52
An: Lange Dr., Christian
Betreff: BVWP - Auszug zum ICE Bahnausbau Bamberg[Avira checked]
Anlagen: 2016-04-30 StMI Stellungnahme zum Referentenentwurf BVWP 2030 - Auszug Bbg ICE.pdf; BVWP - Brief 2016-04-21 an StM Herrmann wg. Projekten Oberfranken.pdf; BVWP - Brief 2016-04-29 an BM Dobrindt wg. BVWP.pdf

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
lieber Christian,

StMin Melanie Huml lässt Dir z.K. einige Unterlagen zum Bundesverkehrwegeplan betreffs des ICE Bahnausbaus Bamberg weiterleiten.

1)Auszug aus der Stellungnahme des Freistaats zum BVWP 2030 Referentenentwurf
->StM Joachim Herrmann hat dem Wunsch entsprochen und eine klare Positionierung gegen die Ostumfahrung aufgenommen

2)Schreiben von StMin Huml an StM Herrmann vom 21.04.2016

3) Schreiben von StMin Huml an BM Dobrindt vom 29.04.2016
->müsste bereits vorliegen (per Email 29.04.2016)

Liebe Grüße
Claudia

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Staatsministerin Melanie Huml, MdL
Abgeordnetenbüro
Luitpoldstr. 55
96052 Bamberg
Tel.: 0951 / 96 43 97 42
Fax: 0951 / 96 43 97 40
Mail: cb@melanie-huml.de
www.melanie-huml.de

CSU Bayern

Die Bayerische Staatsministerin für
Gesundheit und Pflege

Melanie Huml MdL

StMGP - Postfach 80 02 09 - 81602 München

Bayerischen Staatsminister des Innern,
für Bau und Verkehr
Herrn Joachim Herrmann MdL
Odeonsplatz 3
80539 München

München, 21.04.2016
GM-2016/887

Ressortanhörung;
Ministerratsvorlage „Bundesverkehrswegeplan 2030 – Stellungnahme des Freistaats Bayern zum Referentenentwurf"

Sehr geehrter Herr Kollege,
lieber Joachim,

im aktuellen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 haben aus oberfränkischer Sicht wichtige Straßenbau- und Schienenprojekte keine ausreichend hohe Einstufung erfahren. Dies sind insbesondere die "B 279 OU Reckendorf und OU Baunach (O)", die "B 470 O-OU Forchheim" sowie der Ausbau VDE 8.1 entlang der bestehenden Strecke durch Bamberg. Bei diesen Maßnahmen halte ich es für unerlässlich, dass sich der Freistaat im Rahmen des Konsultationsverfahrens erneut mit Nachdruck einsetzt. Insoweit bitte ich Dich, diese Anliegen auch in der aktuellen Ministerratsvorlage berücksichtigen zu lassen.

Die B 279 Ortsumfahrung Reckendorf / Baunach ist derzeit leider nur unter "Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)" erfasst. Doch eine zügige Realisie-

Standort
Haidenauplatz 1
81667 München

Öffentliche Verkehrsmittel
S-Bahn - Ostbahnhof
Tram 19 - Haidenauplatz

Telefon
+49 89 540233 – 0
Telefax
+49 89 54023390 - 999

E-Mail
ministerbuero@stmgp.bayern.de
Internet
www.stmgp.bayern.de

rung wäre im Sinne der Anwohner sehr wünschenswert. Die täglich etwa 23.000 Fahrzeuge sorgen für eine erhebliche Verkehrsbelastung, besonders in den engen Bereichen innerorts. Die Planungen für die Ortsumfahrung begannen bereits 1985 und es ist nachvollziehbar, dass die Bürger endlich die gewünschte Entlastung erwarten.

Die Aufnahme der B 470 Ortsumfahrung Forchheim in den vordringlichen Bedarf ist ebenfalls von großer Wichtigkeit. Die sogenannte „Ostspange" war bereits 1971 bis 1985 im Bundesverkehrswegeplan enthalten und wurde leider noch immer nicht realisiert. Durch den Bau der Ostspange könnte Forchheim täglich von etwa 8.000 Fahrzeugen entlastet werden, die straßenbaulich enge Gemeinde Gosberg dürfte mit ca. 10.000 Fahrzeugen weniger frequentiert werden.

Wünschenswert wäre auch eine Einstufung der B 470 Ortsumfahrung für die Stadt Ebermannstadt in die Kategorie "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht" des Bundesverkehrswegeplans 2030. Diese Maßnahme ist im aktuellen Entwurf leider überhaupt nicht berücksichtigt.

Bei den Schienenprojekten im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der zügige Ausbau der ICE-Strecke – als Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8) – von allergrößter Bedeutung. Ziel ist eine Schienen-Nord-Süd-Trasse zwischen München und Berlin. Doch kann das VDE 8 seine volle verkehrliche Wirkung nur dann entfalten, wenn der Ausbau aller Abschnitte erfolgreich abgeschlossen ist. Aus diesem Grund wäre eine Einstufung des Streckenabschnitts Nürnberg-Ebensfeld als „Bezugsfall" sinnvoll. Nach der Wiedervereinigung geplant, sollten die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit die Verkehrswege zwischen Ost und West verknüpfen, das VDE 8 ist als einziges Vorhaben immer noch nicht fertiggestellt.

Mit Blick auf eine zügige Realisierung des ICE-Ausbaus ist die Ostumfahrung Bambergs abzulehnen, da das Planungsverfahren von vorne beginnen müsste. Zudem würde die Ostumfahrung den Hauptsmoorwald als Naturerholungs- und Wasserschutzgebiet durchschneiden. Ein guter Lärmschutz für die Menschen entlang der bestehenden Bahntrasse sowie eine mögliche Beschneidung des Entwicklungspotentials der US Konversionsflächen sind Gründe vor Ort, die gegen die Ostumfah-

rung sprechen. Insbesondere birgt die Variante Ostumfahrung jedoch die Gefahr, dass der für Bamberg außerordentliche wichtige ICE-Systemhalt in geringerer Taktung erfolgt oder gar verloren geht. Die Staatsregierung sollte sich daher im Konsultationsverfahren auch zu diesem Projekt äußern und den Ausbau entlang der bestehenden Strecke klar favorisieren.

Lieber Joachim, für Oberfranken danke ich Dir im Voraus, denn ich weiß, dass wir uns immer auf Dich verlassen können!

Mit freundlichen Grüßen

Deine Melanie

Melanie Huml MdL
Staatsministerin

Danke für Deine Unterstützung!

Anlage 11

Bayerischer Landtag

ABGEORDNETE **MELANIE HUML**
Staatsministerin
Mitglied der CSU-Fraktion

Bayerisches Staatsministerium für Gesundheit und Pflege
Haidenauplatz 1
81667 München
Telefon (089) 540 233 -101
Telefax (089) 540 233 -109
ministerbuero@stmgp.bayern.de
www.stmgp.bayern.de

Abgeordnetenbüro in Bamberg
Luitpoldstraße 55
96052 Bamberg
Telefon (0951) 96 43 97 -43
Telefax (0951) 96 43 97 -40
mdl@melanie-huml.de
www.melanie-huml.de

Staatsministerin Melanie Huml, MdL
Luitpoldstraße 55 • 96052 Bamberg

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

München, 29.04.2016

Bundesverkehrswegeplan 2030;
Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8
Streckenabschnitt Breitengüßbach – Forchheim
Aktenzeichen: ICE-CB

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dobrindt,
lieber Alexander,

Bezugnehmend auf unser kurzes Gespräch am Rande der Fraktionssitzung vorgestern und mein Schreiben vom 11. April 2016 bezüglich des Ausbaus der ICE-Strecke zwischen Forchheim und Breitengüßbach möchte ich Dir gerne noch den nun getroffenen Beschluss des Bamberger Stadtrats gegen eine „Ostumfahrung Bamberg" weiter leiten. Bitte ändere den Bundesverkehrswegeplan 2030 dahingehend, dass der ICE Ausbau entlang der bestehenden Bahntrasse durch die Stadt Bamberg erfolgen soll.

Darüber hinaus bitte ich Dich nochmals eindringlich, den gesamten Ausbauabschnitt zwischen Breitengüßbach und Forchheim als Bezugsfall einzustufen. Eine zügige Fertigstellung dieses letzten noch offenen Abschnitts des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8) ist nicht nur für Bamberg, sondern für ganz Oberfranken und Bayern von zentraler Bedeutung. Dass innerhalb eines Streckenabschnitts sowohl Bezugs- als auch Nichtbezugsfall angewendet werden sollen, ist nicht nachvollziehbar.

Denn die beiden eisenbahntechnisch wichtigen Bauwerke auf der Strecke Breitengüßbach-Forchheim, das Eisenbahnstellwerk bei Strullendorf und das Überholgleis bei Eggolsheim, werden als Bezugsfall gelistet. Der gesamte Streckenabschnitt, der beide Vorhaben beinhaltet, wird hingegen als Nichtbezugsfall geführt. Die Einstufung des gesamten Streckenabschnitts Breitengüßbach-Forchheim als Bezugsfall ist dringend notwendig.

oberfranken

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dobrindt, lieber Alexander, bitte ermögliche den zügigen ICE-Ausbau des Streckenabschnitts Breitengüßbach-Forchheim. Hierfür sind die Einstufung als Bezugsfall und der Ausbau entlang der Bestandstrasse erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

Deine Melanie

Melanie Huml, MdL
Staatsministerin

Anlage 12

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Stadt Bamberg
Herrn
Andreas Starke
Postfach 110323
96031 Bamberg

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin
TEL +49 (0)30 18-300-0
FAX +49 (0)30 18-300-1920

www.bmvi.de

Betreff: Eingangsbestätigung BVWP
Datum: Berlin, 10. Mai 2016
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Starke,

vielen Dank für Ihre Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Diese ist beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingegangen und hat die Eingangsnummer 11074 erhalten.
Das Beteiligungsverfahren stellt einen wichtigen Baustein im Prozess der Aufstellung des BVWP 2030 dar. Es soll dazu beitragen, die Entscheidungen in der Verkehrsinfrastrukturpolitik transparent zu machen und damit insgesamt zu verbessern.

Das BMVI wird Ihre Stellungnahme nun unter fachlich-inhaltlichen Gesichtspunkten auswerten. Diese Auswertung erfolgt nach den Vorgaben der Strategischen Umweltprüfung (SUP) gemäß des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Im Fokus stehen dabei sachbezogene Argumente und Hinweise, die zu Änderungen am BVWP 2030 und dessen Umweltauswirkungen führen können. Nach Einarbeitung etwaiger Änderungen wird die überarbeitete Fassung des BVWP 2030 dem Bundeskabinett zum Beschluss vorgelegt und veröffentlicht.

Aufgrund der erwarteten Vielzahl an Stellungnahmen zum Entwurf des BVWP 2030 bitten wir um Ihr Verständnis, dass das BMVI nicht auf einzelne Stellungnahmen antworten kann. Vielmehr wird das BMVI in einem Bericht zum Beteiligungsverfahren zusammenfassend dokumentieren, wie mit den Stellungnahmen umgegangen worden ist. Der Bericht wird weiterhin aufzeigen, welche Änderungen sich daraus am Entwurf des BVWP 2030 ergeben haben. Diesen Bericht wird das BMVI nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens veröffentlichen.

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Wir danken Ihnen, dass Sie sich mit Ihrer Stellungnahme aktiv in den Prozess zur Aufstellung des BVWP 2030 eingebracht haben.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Ihr Referat „Bundesverkehrswegeplanung"
im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Anlage 13

Johann Kalb
Landrat
Landkreis Bamberg

Stadt Bamberg
Herrn Oberbürgermeister
Andreas Starke
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

11. Mai 2016

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeistere Starke, lieber Andi,

für die Übersendung des Schreibens an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 28. April 2016 darf ich mich vielmals bedanken.

Ich freue mich, dass damit Stadt und Landkreis Bamberg eine übereinstimmende Aussage zur Ostumfahrung vorgelegt haben und so im Interesse des gesamten Raumes ein deutliches Signal an das Bundesverkehrsministerium gerichtet werden konnte.

Mit freundlichen Grüßen

Johann Kalb

Landratsamt Bamberg | Ludwigstraße 23 | 96052 Bamberg
Tel. (0951) 85 200 | Fax. (0951) 85 204 | landrat@lra-ba.bayern.de | www.landkreis-bamberg.de

metropolregion nürnberg
KOMMEN. STAUNEN. BLEIBEN.

Anlage 14

Zöcklein, Elke

Von: Emmi Zeulner, MdB <emmi.zeulner@bundestag.de>
Gesendet: Donnerstag, 12. Mai 2016 08:44
An: Starke, Andreas; Beese, Thomas
Betreff: Ihr Schreiben zum BVWP

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrter Herr Beese,

vielen Dank für Ihr Schreiben zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Leider ist das Schreiben bei uns aufgrund eines Postnachsendeantrages erst am 09.05.2016 eingegangen. Um weitere Verzögerungen zu vermeiden, bitte ich Sie die Schreiben bis auf weiteres noch an das Kulmbacher Büro zu senden:

Frau Emmi Zeulner, MdB
Fritz-Hornschuch-Straße 13
95326 Kulmbach

Selbstverständlich unterstützt Frau MdB Zeulner Ihre Forderungen sehr gerne und hat dieseauch nochmals bei einem Gespräch mit Vertretern des BMVI angebracht. Die Problematik mit der Ostumfahrung hat Frau Zeulner auch bereits in Schreiben und persönlichen Gesprächen direkt mit dem Minister und den zuständigen Staatssekretären vorgebracht. Sie wird hier auf jeden Fall vehement weiterkämpfen und Sie unterstützen. Der stellvertretende Landrat Rüdiger Gerst hat zusammen mit Frau Zeulner in einem gemeinsamen Gespräch beim Ministerium auch nochmal die Position bezüglich der Varianten deutlich gemacht.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung und wünsche Ihnen noch einen schönen Tag.

Mit freundlichen Grüßen
i.A.
Jessica M. Engelbrecht

Büroleiterin

Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Ass.iur.
Deutscher Bundestag
Büro Emmi Zeulner, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227 -75435
Fax: +49 30 227 -76437
E-Mail 1: emmi.zeulner@bundestag.de
E-Mail 2: emmi.zeulner.ma01@bundestag.de
www.emmi-zeulner.de

CSU
LANDESGRUPPE
IM DEUTSCHEN BUNDESTAG

Anlage 15

CSU-Landesgruppe im Deutschen Bundestag
Platz der Republik 1 · 11011 Berlin

Herrn
Andreas Starke
Oberbürgermeister der Stadt Bamberg
Bezirkstagsvizepräsident
Postfach 11 03 23
96031 Bamberg

Die Vorsitzende
Gerda Hasselfeldt MdB

Büro: Jakob-Kaiser-Haus JKH 3.233
Telefon: 030 / 227 774 90
Telefax: 030 / 227 762 08
E-Mail: gerda.hasselfeldt@cducsu.de
Internet: www.csu-landesgruppe.de

Berlin, 17. Mai 2016

Bundesverkehrswegeplan 2030

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Starke,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 28. April 2016, in dem Sie mir einen Abdruck Ihres Schreibens an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bezüglich Ihrer Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 übersandt haben.

Vielen Dank, dass Sie sich an der Bürgerbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan beteiligt haben. Gemeinsam mit Bundesminister Alexander Dobrindt sind uns die Hinweise der Betroffenen vor Ort sehr wichtig, um die richtigen Weichen für den notwendigen Infrastrukturausbau stellen zu können.

In Ihrem Schreiben beklagen Sie, dass im Bundesverkehrswegeplan nur die Variante Ostumfahrung Bamberg erscheint und die beiden anderen Varianten nicht erwähnt werden. Ich kann Sie beruhigen: Der künftige Trassenverlauf wird durch den Bundesverkehrswegeplan nicht zementiert. Darauf wird auf Seite 176 des Bundesverkehrswegeplans mit Fußnote 2 hingewiesen: „Maßnahmeninhalte wurden für die neuen Vorhaben in der Regel auf einer sehr frühen Planungsstufe entwickelt. Sie können sich im Laufe der Planung ändern".

Da bei Ihrem konkreten Projekt das Nutzen-Kosten-Verhältnis mit 1,1 nicht sehr überzeugend war, musste bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans genau gerechnet werden. Deshalb hatte man für die Beurteilung die Umfahrungsvariante gewählt. Dies kann aber – wie in der oben genannten Fußnote erklärt – im Laufe der weiteren Planungen geändert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre

Gerda Hasselfeldt