

# Bahnausbau: Das größte Infrastrukturprojekt der Bamberger Geschichte

Öffentlichkeitsbeteiligung zum Planfeststellungsverfahren vom 8. Februar bis 22. März 2021

**Infrastruktur.** Wir schreiben das Jahr 2031: Bis Jahresende wird der viergleisige Bahnausbau durch das Stadtgebiet Bamberg abgeschlossen sein. Dann enden die über ein Jahrzehnt währenden Bauarbeiten entlang der etwa 8,5 Kilometer langen Bahnstrecke zwischen den Gemeinden Strullendorf und Hallstadt. Und damit – abgesehen von Restarbeiten im Umfeld der Gleisanlagen – eines der umfangreichsten Großprojekte der Deutschen Bahn, der Ausbau des 515 Kilometer langen Streckenkorridors zwischen Nürnberg und Berlin. Für die Welterbestadt ist es das größte Infrastrukturprojekt ihrer über tausendjährigen Geschichte.

Aber zurück zur Gegenwart, denn soweit sind die Vorstellungen der Projektverantwortlichen der DB Netz AG noch nicht umgesetzt. Was

jetzt zunächst ansteht, ist ein wichtiger Etappenschritt auf dem Weg zum tatsächlichen Baubeginn, der – so die Bahnplanner – ab 2023 folgen soll. Der Reihe nach: Am Montag, 8. Februar, startet die öffentliche Auslegung der Antragsunterlagen der Bahn. Bis zum 8. März besteht dann die Möglichkeit zur Einsichtnahme der Pläne und Einzelmaßnahmen. Bürgerinnen und Bürger, Behörden, Institutionen und Organisationen haben so die Gelegenheit, Bedenken zu äußern und Einfluss zu nehmen – digital und analog. Dabei geht es sowohl um maximalen Schutz der Anwohner als auch um Landschafts- und Artenschutz sowie eine stadtverträgliche Ausgestaltung und Durchführung des Jahrhundertprojektes.

**BAMBERG  
KREMPelt DIE  
#ÄRMELHOCH  
FÜR DIE CORONA-SCHUTZIMPfung**



Rudolf Grafberger

*„Ich wünsche mir, dass wir in der Gesellschaft etwas früher zu einer Normalität kommen.“*



Foto: Bahnreferat

Das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Strecke zwischen Strullendorf und Hallstadt – der Planfeststellungsabschnitt 22 zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE 8.1) entlang der Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld – wurde bereits im Jahr 1994 eingeleitet. 1996 und 1998 wurde die Planfeststellung mit dem 1. und 2. Planänderungsverfahren fortgesetzt, jeweils ohne einen Beschluss zu erlassen. Gegenstand der vorliegenden 3. Änderung sind im Wesentlichen der ebenerdige viergleisige Ausbau durch die Stadt Bamberg, wobei der Spurplan insgesamt angepasst wurde. Damit sind Geschwindigkeiten für die Schnellfahrstrecke bis zu 230 km/h möglich. Ferner

wurden wesentliche Änderungen berücksichtigt, wie ein neuer Haltepunkt Bamberg Süd, die Verlegung der Ladestraße und Abstellanlagen des Schienenpersonenverkehrs zur neuen „Abstell- und Behandlungsanlage Nordost“ (ehem. „Bahnbetriebswerk“), die Verlegung des Bahnsteigs am heutigen Hausbahnsteig Gleis 1, die veränderte Lage und Ausgestaltung des Verbindungsgleises als Kreuzungsbauwerk am Bahnhofsnordkopf (Bereich „Gleisdreieck“) oder der Neubau des Hafengleises mit Elektrifizierung.

25 Ordner mit Erläuterungen und Plänen

## Die Planunterlagen enthalten

u. a. den Erläuterungsbericht, Übersichts- und Grunderwerbspläne, Höhenpläne und Regelquerschnitte zu Straßen und Wegen sowie zur Bahntrasse und Unterlagen zu Ingenieurbauwerken. Zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens geben u. a. die Umweltverträglichkeitsstudie mit Plänen zu Konfliktschwerpunkten, der Landschaftspflegerische Begleitplan einschließlich Bestands-, Konflikt- sowie Maßnahmenplan, der Artenschutzfachbeitrag oder die schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen Auskunft. Letzteres weist Übersichten zu Lärmschutzwänden

sowie Gebäuden mit Anspruch auf passiven Schallschutz aus. Weiterhin gibt es Unterlagen zu Entwässerung, Baustellenerschließung und -transportwegen sowie Brandschutzkonzepten.

## Die Auslegung der Planunterlagen erfolgt vom 8. Februar bis 8. März 2021.

Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, kann **bis einschließlich 22. März 2021 schriftlich Einwendungen** erheben. Einwendungen können an Regierung von Oberfranken per Post oder elektronisch, auch mit einfacher E-Mail, unter Einwendungen-PFA-22@reg-ofr.bayern.de vorgebracht werden. Dabei muss der geltend gemachte Belang und das Maß seiner Beeinträchtigung erkennbar sein. Entschieden wird hierüber nach Abschluss des Anhörungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Nürnberg. Alle Einzelheiten →

### Öffentlichkeitsbeteiligung – wie, wann, wo?

- **Auslegung der Planunterlagen erfolgt vom 8. Februar bis 8. März 2021**
- **digitale Veröffentlichung** auf der Internetseite der Regierung von Oberfranken als Anhörungsbehörde unter [www.reg-ofr.de/pfa22](http://www.reg-ofr.de/pfa22)
- **Möglichkeit zur allgemeinen – analogen – Einsicht** in die insgesamt 25 Ordner mit Erläuterungen und Plänen im Baureferat der Stadt Bamberg während der allgemeinen Dienststunden (Mo – Do 9 – 17 Uhr, Fr 9 – 14 Uhr)  
Hinweis: Vorherige Terminvereinbarung erforderlich (Tel. 0951 87-1125, Mail: [claus.reinhardt@stadt.bamberg.de](mailto:claus.reinhardt@stadt.bamberg.de)), auf die Einhaltung der geltenden Infektionsschutzbestimmungen im Rahmen der Corona-Pandemie wird hingewiesen
- **die Abgabefrist für Einwendungen endet am 22. März 2021**
- Einwendungen schriftlich an: Regierung von Oberfranken, Ludwigstraße 20, 95444 Bayreuth
- oder elektronisch, auch mit einfacher E-Mail, unter **Einwendungen-PFA-22@reg-ofr.bayern.de**

ten rund um das Beteiligungsverfahren sind in der Amtlichen Bekanntmachung ausführlich beschrieben, die auf den Seiten 15 und 16 in diesem Rathaus Journal sowie im Amtsblatt der Stadt Bamberg vom 29.01.2021 zu finden ist.

## Wesentliche Projektziele für den beabsichtigten „Umbau Knoten Bamberg“

- Bau zweier zusätzlicher Gleise unmittelbar neben der bestehenden Strecke zur Beseitigung des bestehenden Engpasses unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrszuwachses im Schienenpersonenverkehr und im Schienengüterverkehr zur Schaffung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene,
- Erhöhung der Strecken- höchstgeschwindigkeit auf 230 km/h zur Erzielung von Reisezeitersparnissen im Schienenpersonenverkehr durch die Beschleunigung der bereits in Betrieb befindlichen Strecke Nürnberg - Erfurt als Voraussetzung für einen deutschlandweiten Taktverkehr,
- Errichtung von Gleisen für 740 m lange Züge zur Auslastungssteigerung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienensektors,
- Erneuerung von Bahnanlagen und Bauwerken zur dauerhaften Aufrechterhaltung eines sicheren Bahnbetriebs.

## Nachfolgend auszugsweise einige der wesentlichsten Aspekte der Ausbauplanung der DB Netz AG:

- Alle **Eisenbahn- und Straßenüberführungen** müssen verbreitert werden, um die zusätzlichen zwei Gleise des Streckenausbaus aufzunehmen. Dort, wo Straßen gekreuzt werden, sind in den meisten Fällen die lichten Weiten und lichten Höhen zu vergrößern, um den heutigen Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs gerecht zu werden. In allen Fällen ist ein **Ersatzneubau** vorgesehen, die Bestandsbauwerke mit den vorhandene Grundwasserwannen werden im Zuge der Gesamtmaßnahme vollständig abgebrochen

und erneuert.

- Im Zuge des Vorhabens sind **Maßnahmen zum Schall- und Umweltschutz** eingeordnet, um alle geltenden gesetzlichen Vorschriften zum Schutz des Menschen, der Flora sowie der Fauna einzuhalten.
- Der **Bahnübergang „Anrufschranke“** (Gleisdreieck bzw. Übergang zur Nordflur) wird durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt, da bei Geschwindigkeiten größer 160 km/h Bahnübergänge nicht zulässig sind. Der **Bahnübergang Feld-**



Foto: Baureferat

**weg** (Zugang von der Coburger Straße in das Gleisdreieck) wird durch eine Straßenüberführung ersetzt, da durch die Umgestaltung der Gleisanlagen ein Bahnübergang aus technischen und konstruktiven Gründen nicht mehr angeordnet werden kann.

- Im Zuge des Vorhabens werden zum Beispiel **Wirtschaftswege** zum Erhalt vorhandener Wegebeziehungen sowie zur **Schaffung von Rettungszugängen** im Sinne des Brand- und Katastrophenschutzes hergestellt.
- Im Zuge des Vorhabens werden **temporäre Baustelleneinrichtungsflächen sowie Baustellenzufahrten** eingerichtet, um die notwendige Baudurchführung sowie Bauzeit auf das unumgängliche Mindestmaß hinsichtlich der Belastung für die Bevölkerung und die Umwelt zu reduzieren.
- Die vorgenannten Maßnahmen führen zur **Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen** und dem **Rückbau bestehender Hochbauten**.
- Die Ergebnisse der **landschaftspflegerischen Begleitplanung** sind in der

Unterlage 12 dokumentiert. Die **landschaftspflegerischen Maßnahmen** werden Bestandteil der abschnittswisen Planfeststellung.

- Mit der Fortführung des Planfeststellungsverfahrens durch die 3. Planänderung wurde auch die **Umweltverträglichkeitsstudie** in der Unterlage 11 fortgeschrieben.
- Die Ausbaustrecke durchquert das südlich von Bamberg gelegene **Wasserschutzgebiet**. Für **Trinkwassergewinnungsanlagen** besteht ein besonde-

res Schutzbedürfnis bezüglich des genutzten Grundwassers und der Brunnen.

- Die **Entwässerung des Bahnkörpers** außerhalb der Wasserschutzgebiete erfolgt durch Versickerung und in Teilen in das öffentliche Kanalnetz.
- Augenfälligstes Bauwerk ist offensichtlich das so genannte **„Eisenbahnüberführung Kreuzungsbauwerk“** im Bereich des Gleisdreieckes. Zur Herstellung einer höhenfreien Eisenbahnkreuzung zwischen den Strecken von und nach Hof und Rottendorf/Würzburg wird ein neues Trogbauwerk mit einer Gesamtlänge von rund 857 Meter gebaut.
- Zum **Schutz der angrenzenden Wohnbebauung vor Schienenverkehrslärm** sind aktive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, die durch eine schalltechnische Untersuchung (Unterlage 15) ermittelt wurden.
- Außenliegende Lärmschutzwände haben eine Höhe von 2,0 bis 3,5 m über Schienenoberkante bei einem Regelabstand von mindestens 3,80 m von der Gleisachse des außenliegenden Gleis-

ses. Innenliegende, mittige **Lärmschutzwände** haben in der Regel eine Höhe von 3,0 – 4,0m. Zu Gestaltungsfragen wird ein eigener **„Gestaltungswettbewerb Lärmschutzwände“** durchgeführt.

- Mit den **aktiven Schallschutzmaßnahmen** werden ca. 80 Prozent der Immissionskonflikte am Tag sowie ca. 67 Prozent der Konflikte in der Nacht gelöst. Für verbleibende Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte besteht ein Anspruch auf passiven **Schallschutz** dem Grunde nach an ca. 3.330 Wohneinheiten.
- Mit dem Vorhaben werden umfangreich Flächen in Anspruch genommen, die sich im öffentlichen oder privaten Eigentum befinden. Der Umfang der **Flächeninanspruchnahme** ist in Unterlage 5 (Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbspläne) dargestellt.
- Der geplante **Streckenausbau erfolgt unter Aufrechterhaltung des Betriebes** auf der hochfrequentierten Strecke. Daher ist eine schienengebundene Baustellenlogistik nur in sehr begrenztem Umfang möglich. Zur Sicherstellung der Materialtransporte ist eine straßengebundene Erschließung der Baustelle erforderlich. Die **Herstellung von Baustraßen** in einem traßennahen Bereich erfolgt aus dem öffentlichen Straßennetz.
- Die Baumaßnahme wird aus betrieblichen und bautechnischen Gründen in mehreren **Bauphasen** durchgeführt. Zudem wird eine zeitliche Staffelung der Bauarbeiten an kreuzenden öffentlichen Straßen vorgenommen, um die Beeinträchtigungen für den motorisierten Verkehr, Rad- sowie Fußgängerverkehr so gering wie möglich zu halten.
- Für die Herstellung der Ingenieurbauwerke (Straßenüberführungen und Eisenbahnüberführungen) werden Sperrungen des öffentlichen Straßennetzes erforderlich. Vor Beginn der Baumaßnahmen wird gemeinsam mit den zuständigen Straßenbaulastträgern ein **Straßensperr- und Umleitungskonzept** erarbeitet und vereinbart.