Oberbürgermeister Andreas Starke anlässlich des Erörterungstermin Bahnausbau am 25.07.2022 im Hegelsaal der Konzert- und Kongresshalle Bamberg

---

Sperrfrist: 25.07.2022 – Ende der Rede –

– Es gilt das gesprochene Wort –

Sehr geehrter Herr Fritz, sehr geehrter Herr Plenter,
sehr geehrte Damen und Herren,

erlauben Sie mir zunächst einen Rückblick:

Der Deutsche Bundestag beschloss nach der Wende, die verkehrstechnische Verknüpfung der Nation möglichst rasch wiederherzustellen. Hierfür wurden die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ ins Leben gerufen. Zu deren rascher Verwirklichung wurde außerdem das zeitlich befristete Verkehrswegebeschleunigungsrecht geschaffen.

Viele der damals geplanten und projektierten Projekte sind längst gebaut und in Betrieb. Manches Projekt ist vermutlich inzwischen so alt, dass es wahrscheinlich schon wieder einen baulichen Sanierungsbedarf aufweist.

Auch das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1., also die Neu- und Ausbaustrecke von Nürnberg nach Erfurt, ist in großen Teilen bereits

verwirklicht und in Betrieb. Nicht so der Planfeststellungsabschnitt 22 mit der Durchfahrung von Bamberg.

1996 waren alle Beteiligten beim Knoten Bamberg bereits sehr weit. Es war weder die Bahn noch die Stadt, welche damals das Projekt gebremst hat, sondern die neue Bundestagsmehrheit, welche das Projekt nicht mehr finanzieren konnte. Bemerkenswert ist, dass die Forderungen und Bedürfnissen der Stadt Bamberg damals durch die Deutsche Bahn konstruktiver behandelt wurden als heute. Das gilt übrigens auch für den Ton und das Klima der Verhandlungen. In den jüngsten Gesprächen mit der Bahn wurde die Stadt Bamberg nicht auf Augenhöhe behandelt, sondern es herrschte oft ein apodiktischer Akzent.

An gleicher Stelle fand 1996 schon einmal eine Anhörung statt. Wir waren mit den damaligen verhandelten Ergebnissen weitgehend einverstanden, so dass die Stadt Bamberg im Anhörungstermin nur mit kleiner Besetzung vertreten war. Heute ist das anders: angesichts der streckenweise pointierten Haltung des Antragstellers sind heute alle Referenten und Amtsleiter dabei, die in den kommenden Jahren die Interessen der Stadt durchzusetzen haben. Die Stadt hat erheblich in Personal investiert und über Jahre hinweg eine Struktur aufgebaut, um das Projekt fach- und sachgerecht zu begleiten.

Der entscheidende Wendepunkt war das Jahr 2017: Im Sommer vor fünf Jahren hat die DB das Projekt faktisch „neu erfunden“ und einen komplett veränderten Spurplan vorgelegt. Ich verkenne nicht, dass diese Neuplanung der Stadt Bamberg auch Vorteile eröffnet hat, insbesondere

im Bereich der Bewahrung der Gärtnerflur im Bamberger Norden. Auch die Bahn profitiert davon, weil die Betriebsabwicklung erleichtert wird. Damit will ich verdeutlichen, dass es auch in anderen Konfliktfeldern möglich gewesen wäre, Kompromisse zu erzielen, wenn der gute Wille dabei vorhanden ist.

Das aktuelle Projekt ist jetzt auf eine Fahrgeschwindigkeit von 230 km/h ausgelegt. Hieraus ergeben sich für die Hochgeschwindigkeitsgleise entsprechend großen Kurvenradien. Diese führen zu einer Vielzahl von geometrischen Zwangspunkten mit erheblichen, für die Stadt oft negativen Auswirkungen:

Die noch recht neue Brücke an der Kronacher Straße muss komplett abgebrochen und neu errichtet werden. Ebenso die Pfisterbrücke, ein zentraler Baustein im Verkehrsplan der Stadt.

Die von der Stadt Bamberg bis zum Jahr 2017 konsequent verfolgte „Bahnparallele Innenstadttangente“, die zwischen der Geisfelder Straße und der Schwarzenbergstraße eine leistungsfähige Verbindung mit Querung des Gleiskörpers ermöglichen sollte, kann nun schon aus geometrischen Gründen nicht mehr realisiert werden. Das wiederum führte nun dazu, dass die über Jahrzehnte zur Rückstufung vorgesehene Nürnberger Straße nun doch ihre Funktion als stark frequentierte Hauptverkehrsstraße behalten muss. Die städtischen Überlegungen der Verkehrsplanung des Straßenbaulastträgers aus den Jahren 1992 bis 2017 mussten also umfassend revidiert werden.

Sehr spät kam die Umplanung der DB, wonach die Eisenbahnüberführung an der Forchheimer Straße abgebrochen und komplett neu errichtet werden soll.

Die Aufzählung ließe sich fortsetzen. Das sind Beispiele für den schwierigen Prozess bei der Findung eines Interessensausgleichs, zu dem wir unseren konstruktiven Beitrag leisten wollen.

Die Stadt hat sehr schnell reagiert und bis Anfang 2021 alle fachlichen Positionen komplett zu Papier gebracht. Natürlich mit entsprechenden Plan-Zeichnungen und hinterlegt mit entsprechenden Stadtratsbeschlüssen. Der Vorhabenträger hat aber leider nur die städtischen Beschlusslagen bis zum Frühjahr 2020 in seine Vorhabenpläne aufgenommen. Er war leider nicht bereit, den konstruktiv eingeschlagenen Weg von vor 2017 bis zum Ende zu gehen. Dies ist eine von mehreren Ursachen, warum sich ein erhebliches Konfliktpotential aufgetürmt hat, mit dem wir nun in die Erörterung gehen.

Die andere Ursache liegt in den Planfeststellungsunterlagen selbst. Erst aus den konkreten Unterlagen, die uns vorher nicht bekannt waren, hat sich eine ganze Reihe von Betroffenheiten erkennen lassen, die im Vorfeld nicht absehbar waren. Dieses Überraschungsmoment will sich die Bahn offensichtlich zunutze machen.

Ein zentrales Anliegen in dem heutigen Erörterungstermin ist es außerdem, zu verdeutlichen, dass Fehler in den Planungen des Vorhabenträgers vorhanden sind. Sowohl die Fachleute der Stadtwerke

als auch der Bamberger Servicetriebe sind nach gründlicher Überprüfung aufgrund ihrer Kompetenz davon überzeugt, dass einige Vorstellungen des Vorhabenträgers objektiv nicht baubar sind. Wir werden die Zeit in dieser Woche nutzen, das bei den einzelnen Stellungnahmen im Detail zu erläutern, obwohl wir rechtzeitig darauf hingewiesen haben.

Neben diesen bautechnischen Problemen gibt es einige Kreuzungsbauwerke, bei denen der Vorhabenträger die verkehrlichen Anforderungen der Stadt Bamberg unzureichend oder einseitig im Sinne des Eisenbahnkreuzungsrechts berücksichtigt hat. Hier wären Blaudrucke erforderlich, um eine genehmigungsfähige Planung zu erreichen. Ausverhandelte Kreuzungsvereinbarungen zwischen dem Antragsteller und der Stadt liegen in keinem einzigen Fall vor. Die Bahnseite hat es versäumt, die erforderlichen Bau-Pläne und Kostenangaben sowie die teilweise erforderlichen Fiktiventwürfe zur Berechnung der Kostenverteilung vorzulegen. Unsere Versuche, wenigstens zu einer einzigen Kreuzung eine Vereinbarung als „Pilotprojekt“ abzuschließen, waren nicht erfolgreich. Bei einigen Kreuzungsbauwerken liegen die fachlich-technischen Einschätzungen der Beteiligten über die erforderlichen Maßnahmen doch noch weit auseinander. Die Verantwortung für dieses Defizit trägt eindeutig die DB Netz AG.

Wenig Rücksicht nimmt die Bahn mit ihren Antragsunterlagen auch auf eine geordnete städtebauliche Entwicklung der Stadt Bamberg: Es ist nicht akzeptabel, dass zentrale Stadtflächen, die über eine komplette infrastrukturelle Erschließung verfügen, entgegen der ausdrücklichen

Forderung der Stadt Bamberg, von der DB Netz AG ausschließlich zum Zwecke der Ersatzpflanzung von Bäumen nach städtischer Baumschutzverordnung bzw. als Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen planfestgestellt werden sollen. Richtig wäre es gewesen, unter Berücksichtigung der Bebauungsplankonzepte der Stadt Bamberg, die Baumpflanzungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an den städtebaulich zielführenden Positionen so zu verorten, dass eine angemessene städtebauliche Entwicklung der Stadt Bamberg ermöglicht wird. Auch in diesem zentralen Punkt erwarten wir uns eine Korrektur der Planungen, um nur ein Beispiel zu nennen.

Die Anwendung des Verkehrswegebeschleunigungsgesetzes erscheint uns zumindest fraglich, weil es nach dem Willen des Gesetzgebers um eine befristete Sonderregelung zur Beschleunigung der Deutschen Einheit ging. Außerdem führt die Anwendung der „Schall-03 alt“ dazu, dass zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Projektes in den 2030-er Jahren der Imissionsschutz nach einer dann bereits jahrzehntealten Berechnungsmethode durchgeführt worden wäre. Es kann nicht sein, dass ein Beschluss ergeht, der offensichtlich auf einem veralteten Stand der Technik beruht. Es hat überhaupt irritiert, dass eine 3. Änderung vorgelegt wurde anstelle eines neuen Antrages. Auch darüber wird juristisch zu befinden sein.

Die Verlangen der Stadt sind nicht verspätet. Im laufenden Verfahren wurden deutlich vor der Auslegung alle städtischen Verlangen eingebracht. Im Zuge der Auslegung wurden sie sogar vollständig wiederholt. Es gibt keinen Rechtsgrund, um eine formelhafte Verfristung einzuwenden. Es war eine wiederkehrende Argumenation der Bahn, um

die Verlangen der Stadt zurückzuweisen. Begründet, oder gar mit Rechtsgrundlage versehen, wurde dieses nie.

Lassen Sie mich noch ein letztes Beispiel für das zögerliche und kompromisslose Verhalten der Bahn anführen:

Bamberg als Welterbestadt hat ein überragendes Interesse daran, dass die Lärmschutzwände sowohl in der Höhe als auch in der Gestaltung den besonderen Anforderungen des Welterbes Rechnung tragen. Sichtbeziehungen sind besonders wichtig. Aus diesem Grund sollte ein Gestaltungswettbewerb durchgeführt werden mit dem Ziel, die bestmögliche Qualität zu ermitteln. Dazu gibt es Stadtratsbeschlüsse und Vereinbarungen mit der Bahn, die nicht eingehalten wurden. Fast ein Jahr lang warteten wir auf die Unterlagen und das Bekenntnis der Bahn zum diesbezüglichen Sonderstatus der Stadt Bamberg. Das liegt bis heute nicht vor. Das Beispiel mag ein weiterer Beleg dafür sein, wie mit den Verlangen der Stadt Bamberg umgegangen worden ist.

Doch es gibt auch Lichtblicke, denn unabhängig davon stellen wir fest, dass einige Einwendungen als erledigt betrachtet werden können. Der städtische Delegationsleiter, Baureferent Dipl.-Ing. Thomas Beese, wird dies im weiteren Verlauf des Erörterungstermins noch weiter erläutern. Wir haben die feste Absicht, konstruktiv an dem Erörterungstermin mitzuwirken und reichen die Hand, um gute Lösungen zu erzielen, die sowohl den Interessen der Bahn als auch der Stadt Bamberg entsprechen.