Van: Frank Menger

Onderwerp: BO-MIRT; Lelylijn en ook uitbouw naar IC200 Groningen/Leeuwarden - Zwolle wat betekent dat?
Datum: zondag 21 februari 2021 12:16:30
Bijlagen: DB-Flyer-Knoten-Bamberg-02.2021.pdf

Geachte leden van de staten en gemeenteraden,

Ook in de kaders van de beide BO-MIRT projecten Lelylijn en de versnelling van het bestaande spoor wat daarna hoort te gebeuren zodra de Lelyijn aangelegd is. Maar het beste kan je leren van de buren hoe je zoiets aanpakt. Zeker als het om bouwdelen van de hogesnelheidslijn Berin - München gaat.

In de bijlage geeft u een klein inkijkje waar je ook als regionale en lokale politiek op letten moet. Dit zal ooit terug te zien zijn in het zogenaamde 'Programma van Eisen' die u meegeeft op projectbasis aan de colleges. Maar u mag zich ook de vraag stellen gaat het overal wel passen bij het bestaande spoor? Daarover hebben de eerste quickscans ook geen duidelijkheid gegeven voor Groningen/Leeuwarden - Zwolle.

Dus er moet nog veel huiswerk in de provincies gebeuren ook zonder dat het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat meedoet.

Hoop dat de bijlage u inspireert voor verdere acties rondom het BO-MIRT.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

DB NETZE

Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld Abschnitt Bamberg

Aus- und Neubaustrecke Nürnberg–Berlin

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8

Die rund 500 Kilometer lange Aus- und Neubaustrecke zwischen Nürnberg–Erfurt–Leipzig/Halle und Berlin (VDE 8) bildet das Kernstück der Hochleistungsstrecke von München nach Berlin. Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) wurden 1991 von der Bundesregierung beschlossen.
Auf der neuen Schnellfahrtstrecke sind Höchstgeschwindigkeiten bis zu 300 km/h möglich. Die Reisezeit zwischen München und Berlin wurde auf etwa vier Stunden verkürzt. Im europäischen Maßstab ist diese Verbindung wesentlicher Teil des Transeuropäischen Netzes für den Eisenbahnausbau.

Die Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld wird etappenweise auf der gesamten Länge viergleisig ausgebaut, für Geschwindigkeiten bis 230 km/h. Zwischen Nürnberg und Forchheim entsteht eine S-Bahn-Verbindung mit neuen Stationen und einer Durchbindung nach Bamberg, die einen S-Bahn-Takt nach Bamberg ermöglicht. Mit einer Güterzugtrasse zwischen Erlangen und Nürnberg, die teils im Tunnel verläuft, können hier künftig mehr Züge zuverlässig und schneller fahren.

Gestalterische Möglichkeiten für die Wahrung der Sichtachsen:

Bestand:

Eisenbahnüberführung (EÜ) Forchheimer Straße

Eisenbahnüberführung (EÜ) Geisfelder Straße

Eisenbahnüberführung (EÜ) Memmelsdorfer Straße

Visualisierung:

EÜ Forchheimer Straße

EÜ Geisfelder Straße

EÜ Memmelsdorfer Straße

BIM-Arbeitsmethode – Bauen in der digitalen Welt

BIM = Erst digital, dann real bauen.

Das digitale Arbeitsmodell Building Information Modeling (BIM) beschreibt eine Methode der optimierten Planung, Ausführung und Bewirtschaftung von Bauwerken oder Anlagen mit Hilfe von spezieller Software.

Die BIM-Methode beginnt mit dem Sammeln von Daten. Alle Informationen, Änderungen und deren Auswirkungen werden vernetzt – sie sind in Echtzeit sichtbar. Zeitpläne, Kosten und Risiken können früh und präzise ermittelt und optimiert werden. Eine Datenaustauschplattform, zu der alle Projektbeteiligten Zugriff erhalten, verhindert Mehrfacheingaben von Daten und eine fehlerhafte, doppelte Datenhaltung. Arbeitsabläufe sind transparenter und effizienter, die Planungs- und Ausführungsqualität steigt.

Digitales Geländemodell (DGM), eine 3D-Bestandserfassung mittels Drohnenbefliegung

Vermessung des Baufeldes mit Hilfe von Drohnen

Visualisierung neuer Bahnanlagen

Das Verfahren vereinfacht die Kooperation in allen Bereichen und Gewerken von der Planung, über die Genehmigungsphase und Ausführung bis zur Inbetriebnahme und dem eigentlichen Betrieb des Bauwerks. Schon bevor überhaupt gebaut wird, können alle Bauphasen bis hin zum Betrieb virtuell dargestellt werden.

Das erleichtert die Projektplanung und -realisierung nicht nur intern, sondern auch in der Darstellung nach außen. In der Genehmigungsphase kann die Gestaltung von Bauwerken visualisiert und damit verständlicher für betroffene Bürgerinnen und Bürger dargestellt werden.

BIM wird den Knoten Bamberg über alle Gewerke– Vermessung, Tragwerksplanung, Tiefbau/Erdbau, Oberbau, Leit- und Sicherungstechnik, Wärmeschutz, TGA, EEA, Hochbau und den Lärmschutz– von der ersten Idee bis zu Betrieb und Instandhaltung begleiten.

Vorbereitung der BIM-Umsetzung: beinhaltet die Definition von Eingangsgrößen, 3D-Bestandserfassung mittels Drohnenbefliegung und das Erzeugen eines digitalen Geländemodells. Dieses entsteht mit allen Details im Computer aus tausenden Bildern und unzähligen Vermessungsdaten.
Daten sammeln: Drohnen bieten ein großes Potenzial für die Datenerfassung. Für die Nutzung von Drohnen gibt es klare Regeln. Nur genehmigte Drohnenflüge kommen zum Einsatz und gewähren damit Sicherheit und den Schutz der Privatsphäre.

Die Deutsche Bahn AG treibt das digitale Bauen voran. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fördert insgesamt 13 Pilotprojekte bei der DB Netz AG, mit denen BIM zum Standard für komplexe Infrastrukturprojekte entwickelt wird.

Vorteile von BIM	
Bessere Planungsqualität	Kollisionsprüfungen, d.h. automatische Prüfung auf Widersprüche zwischen den Gewerken
	Varianten- und Fertigungsanalysen vor Baubeginn
Höhere Terminsicherheit	Bauablaufmodelle in abgestimmten, integrierten Terminmodellen (4D-BIM)
Höhere Kostensicherheit	Genauere, vollständige Mengen-/Kostendaten in frühen Planungsphasen (5D-BIM)
Akzeptanzsteigerung großer Infrastrukturprojekte	Visualisierung komplexer Gesamtzusammenhänge eines Bauwerks
	Durchführung von verschiedenen Variantenbetrachtungen
Bessere Lebenszyklusbetrachtungen	Frühe Energie- und CO_2-Bilanzanalysen und Betriebssimulation vor Baubeginn
	Frühzeitige Übergabe der digitalen Baudokumentation

Legende:

EÜ: Eisenbahnüberführung
BÜ: Bahnübergang
SÜ: Straßenüberführung

1. EÜ Sendelbach
2. EÜ Forchheimer Straße
3. Neubau Haltepunkt Süd
4. EÜ Münchner Ring
5. EÜ Geisfelder/ Nürnberger Straße
6. EÜ Moosstraße
7. SÜ Pfisterbergbrücke
8. EÜ Bahnhof Bamberg
9. EÜ Zollner Straße
10. Neubau ESTW
11. Personenunterführung Bahnhof Bamberg
12. EÜ Memmelsdorfer Straße
13. BÜ Coburger Straße (Rückbau)
14. SÜ Kronacher Straße
15. BÜ Hallstadter Straße (Rückbau)
16. EÜ Kreuzungsbauwerk Verbindungsgleis
17. SÜ Zufahrt Coburger Straße
18. EÜ Anrufschranke
19. SÜ Bamberger Straße 2190 (Anprallschutz)
20. SÜ BAB A70
21. SÜ Dr.-Robert-Pfleger-Straße
22. Neubau Hafengleis
23. SÜ Emil-Kemmer-Straße

● + 3 weitere EÜ im Stadtwald

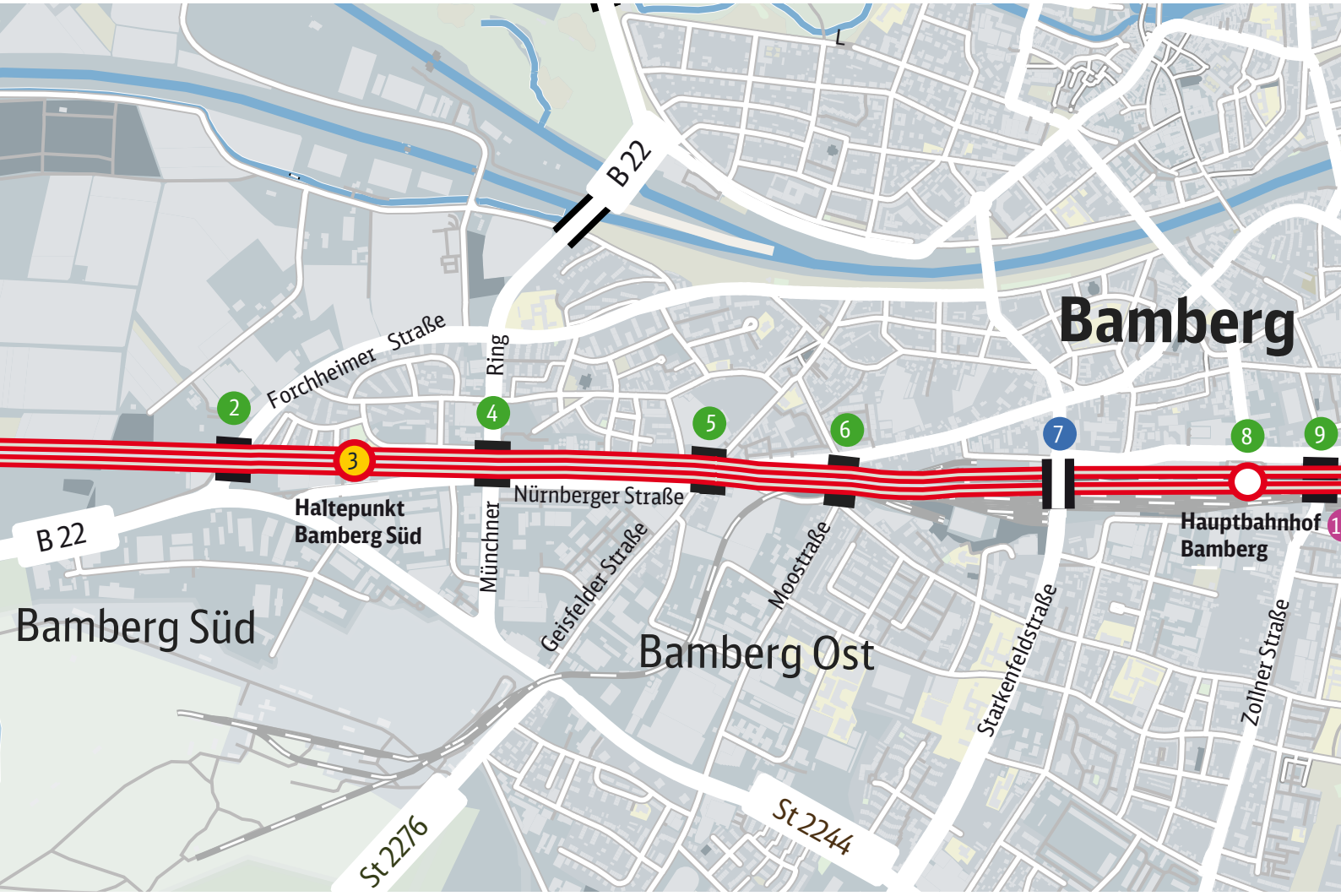
Geplante Maßnahmen im Knoten Bamberg

Abschnittslänge:	8,6 km
Weichen:	145 Stück
Gleise:	58,7 km
Hafengleis:	2,2 km Streckenneubau
Eisenbahnüberführungen:	Neubau 13
Straßenüberführungen:	Neubau 5, Anpassung 1
Bahnübergänge:	2 x Beseitigung (ersatzlos/neues Hafengleis), 2 x Beseitigung mit Ersatz-Neubauten 1x EÜ und 1x SÜ
Lärmschutz:	ca. 12,5 km an Trasse, ca. 400 m an Straßen aktiv: Lärmschutzwände unter Berücksichtigung des Stadtbildes und passiver Schallschutz
Leit- u. Sicherungstechnik:	Neubau Elektronisches Stellwerk
Ausrüstung:	europäisches Zugsicherungssystem ETCS Level2
Oberleitung:	vollständiger Neubau
Verlegung Trinkwassergewinnungsanlage (TGA) Stadtwald	

Projektplanung in Varianten

Im Jahr 2010 wurden die Planungen zum viergleisigen Ausbau wieder aufgenommen. Ende 2012 konstituierte sich ein Koordinierungskreis, „Bahnausbau Bamberg". Er bestand aus Politikern, Abgeordneten des Bundes, des Freistaates Bayern und der Stadt Bamberg, der Bürgerinitiative „Bahnsinn Bamberg", der IHK sowie aus Fachbehörden, der Bahn und den Planern. Gegründet hatte er sich mit dem Ziel, die Bürger und Interessengruppen frühzeitig und intensiv am Planungsprozess zu beteiligen. In der Folge entstanden zahlreiche Varianten, die nach eisenbahnbetrieblichen, ökologischen, ingenieurtechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten untersucht wurden.

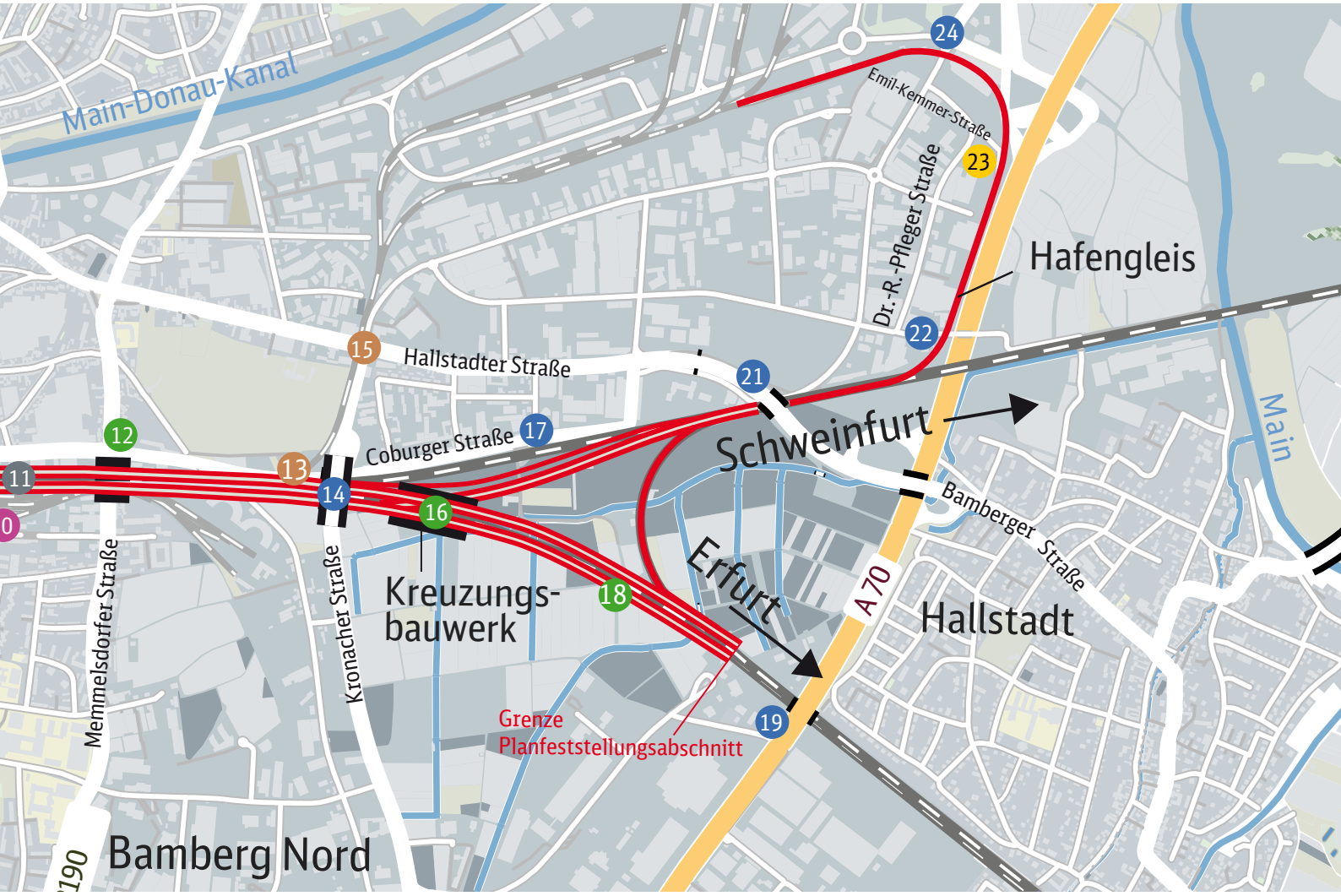
Nach mehrjähriger Debatte zum viergleisigen Ausbau des Abschnittes Bamberg, nach neun über- und unterirdischen sowie Umfahrungs-Varianten, mehr als 40 zusätzlichen Untersuchungen, mehreren Öffentlichkeitsgroßveranstaltungen, Hunderten Beiträgen in Presse, Funk, Fernsehen und Soziale Medien, stimmten am 6. März 2018 neunundzwanzig Stadträte dem Verwaltungsantrag der Stadt zu. 13 Stadträte stimmen dagegen. Damit stimmten die Stadträte für den ebenerdigen Ausbau mit vielen Veränderungen



zum Ursprungsentwurf vor allem hinsichtlich des Schallschutzes. Ausgangspunkt der Debatte war die Befürchtung, dass durch hohe Schallschutzwände Sichtachsen zum Weltkulturerbe verstellt und dieses dann aberkannt werden könnte. Erfolgreiches Instrument war vor allem der „Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg“. Somit hatte sich die Bürgerschaft der Stadt Bamberg zur Fortführung des ruhenden Planfeststellungsverfahrens eine Meinung gebildet. Vor dem Hintergrund dieser Planungssicherheit werden die nächsten Schritte gegangen. Das Planfeststellungsverfahren wird weitergeführt. Nach dem Baurechtsbeschluss durch das Eisenbahnbundesamt und vorbereitenden Maßnahmen kann mit dem Bau begonnen werden, Baubeginn der Hauptbaumaßnahme ist 2023.

Schallschutzwand, Beispiel Breitengüßbach 2017

1991	1993-1998	1998-2010	2010-2012	2013-2018	2018-2022
Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) von der Bundesregierung beschlossen	Raumordnungsverfahren/ Planfeststellungsverfahren	Unterbrechung	Aktualisierung der Vorplanung	Vertiefende Planungen und Variantenentscheid	Entwurfsplanung mit anschließender Fortführ Planfeststellungsverfah Realisierung bauvorbere Maßnahmen



Durchfahrung Bamberg

Die Strecke wird um zwei neue Gleise erweitert. Dabei wird vorrangig der Fernverkehr über die beiden äußeren Gleise und der Nahverkehr und Güterverkehr über die innenliegenden Gleise geführt. Im Zuge dessen werden die Gleise im Bahnhofsbereich größtenteils erneuert und den Bedürfnissen des 21. Jahrhunderts angepasst.

Im gesamten Streckenabschnitt wird die klassische Oberbauform auf Betonschwellengleis im Schotterbett vorgesehen. Gleichzeitig werden die neuen Gleise mit einer modernen Oberleitungsanlage ausgerüstet, auch im Bahnhofsbereich erfolgt die Erneuerung der Oberleitung.

rung des
rens
eitender

Baudurchführung
ab dem Vorliegen
des Planfeststel-
lungsbeschlusses

Die **Eisenbahn-** (EÜ) und die **Straßennüberführungen** (SÜ) im Bauabschnitt müssen verbreitert beziehungsweise verlängert werden. 13 EÜ werden neugebaut, 5 SÜ entstehen neu und eine SÜ wird angepasst. Die neuen Weiten und Höhen der Brücken entsprechen so den Vorstellungen zur Stadtentwickung und einem optimalen Bahnbetrieb. Um die Strecken in Richtung Ebensfeld und Schweinfurt konfliktfrei in den Knoten Bamberg ein- und auszufädeln, wird am nördlichen Bahnhofskopf ein Kreuzungsbauwerk errichtet.

Bahnübergänge
Es werden vier Bahnübergänge (zwei am bestehenden Hafengleis, zwei im Bereich des Gleisdreieckes) aufgelöst und durch eine Straßen- und eine Eisenbahnüberführung ersetzt.

Zusätzlicher Haltepunkt
Aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes ist der zusätzliche Haltepunkt Bamberg Süd geplant. Damit erhält der Bamberger Süden eine Anbindung an das S-Bahn-Netz.

Bahnsteige
Zwei Bahnsteige werden für den modernen, leistungsfähigen Hochgeschwindigkeitsverkehr umgebaut. Sie werden auf 405 Meter verlängert, sodass zukünftig alle Fernverkehrszüge in Bamberg halten können.

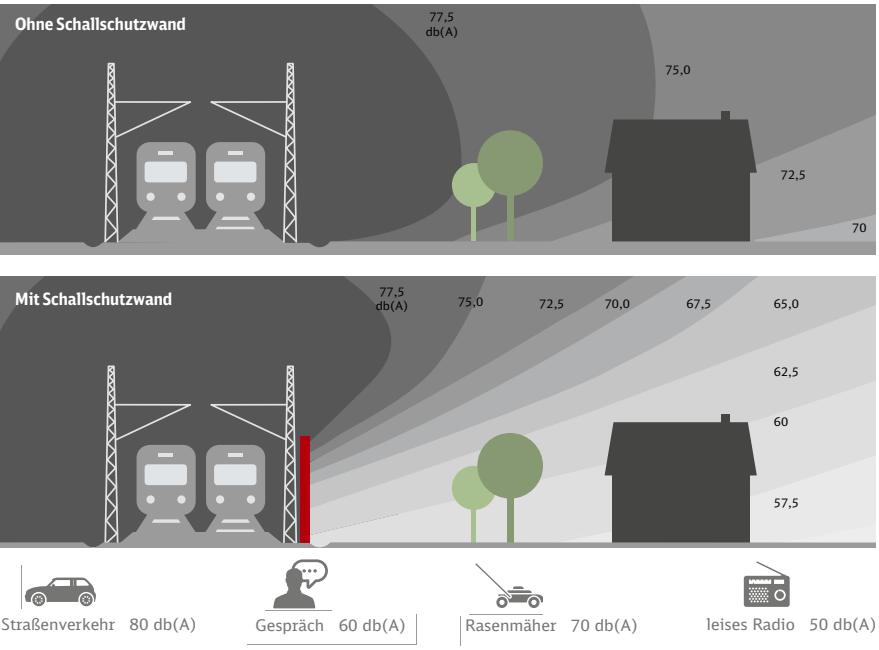
Foto: DB AG Frank Kniestedt

Bahnbau und Umwelt

Der Ausbau der Strecke ist mit Eingriffen in die Natur und in das Landschaftsbild verbunden. Diese werden jedoch nach einem detaillierten landschaftspflegerischen Konzept gemindert und ausgeglichen. Prinzip: Wenn Verluste an Lebensräumen für Tiere und Pflanzen nicht vor Ort zu kompensieren sind, werden sie an anderer Stelle gleichwertig ersetzt.

Von Landschaftspflegern zu beachtende Schutzgüter:
- der Mensch, einschließlich seines Arbeits- und Wohnumfelds
- die Natur: Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und Luft
- Landschaft und Erholungsraum
- die Kultur- und sonstige Sachgüter

So werden zum Beispiel im Hauptsmoorwald und auf dem Areal der ehemaligen Munitionsanstalt Gehölze gepflanzt. Zauneidechsen und Fledermäuse erhalten in Ersatzquartieren eine neue Heimat.



Vergleich der Schallausbreitung (Schalldruckpegel/Isophonen) mit und ohne Lärmschutzwand.

Für den Schall- und Erschütterungsschutz wurde auf Grundlage der geltenden gesetzlichen Bestimmungen ein spezifisches Konzept erarbeitet. Ein Anspruch auf Schallschutz wurde entlang der gesamten Ausbaustrecke festgestellt. Die Anwohner werden umfassend vor Lärm geschützt. Zur Schallminderung werden hochabsorbierende Schallschutzwände zum Einsatz kommen.

Neben diesen aktiven Schallschutzmaßnahmen sind passive Maßnahmen vorgesehen (zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftern).
Die Vorgaben des Denkmalschutzes und die Erhaltung des Stadtbildes werden bei der Festlegung dieser Maßnahmen mitberücksichtigt.

Um den Weltkulturerbestatus zu erhalten und die städtebaulich wichtigen Sichtachsen zu wahren, werden im Rahmen eines Gestaltungswettbewerbes Lärmschutzwände zum Einsatz kommen, die dem vom Stadtrat beschlossenen Rahmenplan „Lärmschutz- und Gestaltungsanforderungen“ entsprechen.

Dies sind zum Beispiel transparente, begrünte und in Teilen verkleidete Lärmschutzwände. Beispiele für transparente Lärmschutzwände an den Eisenbahnüberführungen „EÜ Forchheimer Straße“, „EÜ Geisfelder Straße“ und „EÜ Memmelsdorfer Straße“ sind in der Visualisierung dargestellt.

Bahnknoten Bamberg

Der Knoten Bamberg wird durch die Baumaßnahmen an die Bedürfnisse des 21. Jahrhunderts angepasst und damit einer modernen und anspruchsvollen Mobilität gerecht.

Durch schnelle Fernverkehrsanbindungen Richtung Berlin oder München erreichen Bamberger innerhalb weniger Stunden attraktive Reiseziele. Weitere Nahverkehrsanbindungen und die Einstiegmöglichkeit am neuen Haltepunkt Bamberg Süd stärken die umliegende Region. Die günstigen Infrastrukturbedingungen locken Firmen und Fachkräfte an. Die Gesellschaft wird jünger und Stadtviertel entwickeln sich weiter.

Nachdem die Planungen für den Abschnitt Bamberg aktualisiert worden sind, wurde das Planfeststellungsverfahren von der Genehmigungsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt, mit dem 3. Planänderungsverfahren fortgeführt. Das gesetzlich vorgegebene förmliche Verwaltungsverfahren dient dem abschließenden Interessenabgleich für alle Betroffenen. In einem dazu gehörigen Anhörungsverfahren der Regierung von Oberfranken werden 2021 die Planungsunterlagen öffentlich zugänglich gemacht. Vom Vorhaben Betroffene, wie Träger öffentlicher Belange (z.B. Verbände, Unternehmen, Naturschutzbehörde, Tiefbauamt etc.) sowie Anwohner, können dabei ihre Belange einbringen und Einwendungen erheben.

Durch die Genehmigungsbehörde werden dann die vom Ausbau des Knotens Bamberg betroffenen öffentlichen und privaten Belange abgewogen. Ergebnis dieser Abwägungen ist eine Entscheidung über den Genehmigungsantrag der Bahn.

Ziel ist der Planfeststellungsbeschluss zur Genehmigung des Bauvorhabens bis 2022. Die Hauptbauleistungen beginnen nach dem Vorliegen des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses.

Anwohner und Besucher willkommen: **Informationen vor Ort und im Netz**

Informationen zu den Planungen, Informations- und Gesprächsmöglichkeiten gibt es unter **www.knoten-bamberg.de**

Über ein DB-Informationszentrum, Dialogveranstaltungen, Anwohnerinformationen zu Baustellen, ein Anwohnertelefon, usw. werden die Bürgerinnen und Bürger begleitet.

Februar 2017
Bürgerversammlung in Bamberg zu Trassierungsvarianten des mehrgleisigen Ausbaus

September 2017
Bahn und Stadt zum VDE 8-Ausbauprojekt in Bamberg, Angebote Fern- und Nahverkehr

März 2018
Mit einer Mehrheit im Stadtrat wurde der Fortführung des ruhenden Planfeststellungsverfahrens zugestimmt. Unter zahlreichen Varianten entschied sich der Stadtrat für den oberirdischen viergleisigen Ausbau der Strecke.

Impressum

Herausgeber
DB Netz AG
Knoten Bamberg
Kurt-Schumacher-Straße 1
99084 Erfurt

Foto:
DB AG F. Kniestedt
Titel: DB AG S. Neumann
Visualisierungen:
Seite 5 vectorvision
Seite 8 DB AG

Änderungen vorbehalten.
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand: Februar 2021
www.youtube.de/vde8
www.vde8.de