

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Lisa Badum, Uwe Kekeritz, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Vollendung der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld

Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld fand das Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nummer 8 (VDE 8) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 seinen vorläufigen Abschluss. Doch bisher sind die Arbeiten an der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld (VDE 8.1 Ausbaustrecke) nur im Abschnitt Nürnberg–Fürth und Eltersdorf–Erlangen–Forchheim sowie zwischen Breiten-
güßbach und Ebensfeld beendet. Die nachlaufenden Bauarbeiten im Bereich der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld gehen auch auf den späten Planungsbeginn in diesem Abschnitt zurück. So hat die DB Netz AG im Bereich des Knotens Bamberg (Planfeststellungsabschnitt 22) erst im Jahr 2012 die Planungen wieder aufgenommen. Die Planungs- und Bauaktivitäten konzentrierten sich bis 2017 vor allem auf die Fertigstellung der Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld (www.vde8.de/Der-Streckenabschnitt-VDE-8-1-Ausbaustrecke-Nuernberg---Ebensfeld-----_site.site..ls_dir._siteid.1_function.set__lang_lang.de_likecms.html).

Die Durchfahrung der Stadt Bamberg wird nach jetzigem Planungsstand der letzte Streckenabschnitt der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld sein, der in etwa zehn Jahren vollendet wird. Nach einer intensiven Variantenabwägung, wozu 2013 eigens ein Koordinierungskreis „Bahnausbau Bamberg“ gegründet wurde, stimmte die Mehrheit des Bamberger Stadtrats am 6. März 2018 für die Variante mit einem oberirdischen viergleisigen Ausbau durch Bamberg. Die nunmehr weiter vertiefte Vorzugsvariante sieht vor, dass auf den beiden äußeren Gleisen der schnelle Fernverkehr und über die innenliegenden Gleise der Nahverkehr und Güterverkehr geführt wird. Der Bahnbau im Bamberger Stadtgebiet stellt die Planer vor besondere Herausforderungen. Die UNESCO verlieh der Stadt Bamberg 1993 den Status des Weltkulturerbes, woraus sich zusätzliche gestalterische Anforderungen an den Bahnausbau im Stadtgebiet gerade auch beim Bahnlärmenschutz ergeben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Planungsstand hat die DB Netz AG im Planfeststellungsabschnitt 13 (Güterzugstrecke Nürnberg Rbf–Eltersdorf) derzeit erreicht, und bis wann wird ein Planfeststellungsbeschluss angestrebt?
2. Welchen Planungsstand hat die DB Netz AG im Planfeststellungsabschnitt 18/19 (Forchheim–Eggolsheim) derzeit erreicht, und bis wann wird ein Planfeststellungsbeschluss angestrebt?
3. Welchen Planungsstand hat die DB Netz AG im Planfeststellungsabschnitt 21 (Hirschaid) derzeit erreicht, und bis wann wird ein Planfeststellungsbeschluss angestrebt?

4. Welchen Planungsstand hat die DB Netz AG im Planfeststellungsabschnitt 22 (Bamberg) derzeit erreicht, und bis wann wird ein Planfeststellungsbeschluss angestrebt?
5. Bis wann strebt die Bundesregierung den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für den Planfeststellungsabschnitt 22 (Bamberg) an, und von welchen aktualisierten Baukosten geht die DB Netz AG in diesem Abschnitt derzeit aus?
6. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn der Bauarbeiten im Planfeststellungsabschnitt 22, und bis wann sollen die Arbeiten abgeschlossen werden?
7. Wie will die DB Netz AG, nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom November 2017 im Planfeststellungsabschnitt 15 (Fürther Bogen) und 16 (Fürth Nord) weiter verfahren?
8. Plant die DB Netz AG, im Planfeststellungsabschnitt 15 (Fürther Bogen) und 16 (Fürth Nord) ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren, um die festgestellten Mängel zu beheben?

Wenn ja, bis wann strebt die DB Netz AG eine Neuauslegung der geänderten Planunterlagen in den besagten Abschnitten an?

Wenn nein, welche Planung verfolgt die DB Netz AG stattdessen?

9. Ist es zutreffend, dass die DB Netz AG statt des Neubaus des Fürther Bogens einen bestandsnahen Ausbau entlang der Strecke 5900 über Vach favorisiert (siehe Nürnberger Nachrichten vom 3. Januar 2019; www.nordbayern.de/region/ruckt-die-bahn-vom-further-s-bahn-schwenk-ab-1.8464198)?

Wenn ja, bis wann soll die Grundsatzentscheidung über die Variante gefällt werden?

10. Hat die DB Netz AG eine Entscheidung getroffen, welche Einzelmaßnahmen sie zum Erreichen einer Zielfahrzeit von unter 60 Minuten zwischen Nürnberg und Erfurt weiterverfolgen will?

Wenn ja, welche Einzelmaßnahmen sollen bis zur Baureife gebracht werden (bitte die Maßnahmen genau beschreiben)?

11. Wie viele Güterzüge passieren derzeit werktäglich den Knoten Bamberg (bitte für die Jahre 2016, 2017 und 2018 angeben), und wie verteilt sich das Aufkommen auf die Zulauf- bzw. Ablaufstrecken 5102 (via Schweinfurt), 5919 (via NBS Ebensfeld–Erfurt) und 5100 (via Lichtenfels/Probstzella)?
12. Welche Zugzahlen ergeben sich für den Schienengüterverkehr in der Verkehrsprognose 2030 bzw. 2035, und wie verteilt sich das Aufkommen auf die Zulauf- bzw. Ablaufstrecken 5102 (via Schweinfurt), 5919 (via NBS Ebensfeld–Erfurt) und 5100 (via Lichtenfels/Probstzella)?

13. Wird bei der Planung im Planfeststellungsabschnitt 22 (Bamberg) (PFA 22) besonderer Wert auf einen städtebaulich-gestalterisch anspruchsvollen Lärmschutz mit möglichst niedrigen Lärmschutzwänden gelegt?

Wenn ja, welche Gestaltungsprinzipien werden verfolgt, und welche maximale Lärmschutzwandhöhe wird nicht überschritten?

14. Welche Anforderungen zur Gestaltung des Lärmschutzes ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung aus dem UNESCO-Welterbetitel Bambergs?
15. Gibt es Bestrebungen der DB Netz AG, die Durchfahrung Bamberg zum Modellprojekt für die konsequente Anwendung innovativen Lärmschutzes zu machen?

16. Soll im Bereich des PFA 22 innovativer Lärmschutz, also beispielsweise Schienenstegdämpfer und niedrige Schallschutzwände, zum Einsatz kommen?

Wenn ja, in welchen Abschnitten?

Wenn nein, warum nicht?

17. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Überarbeitung der Berechnungsmethode für den Mittelungspegel nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) geplant, mit der der Tatsache Rechnung getragen wird, dass durch die vollständige Umrüstung des Güterwagenbestands auf K-Sohle und LL-Sohle (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG, Verbot des Betriebs lauter Güterwagen Ende 2020) von Güterzügen deutlich geringere Schallimmissionen ausgehen (Reduktion um etwa 10 dB(A))?

18. Von welchem Umrüstungsstand auf K-Sohle und LL-Sohle bei Güterwagen geht die Berechnungsmethode für den Mittelungspegel nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) derzeit aus, bzw. findet die zunehmende Umrüstung auf „leise Bremssohlen“ bei der Berechnung des Mittelungspegels schon eine Berücksichtigung?

Wenn ja, in welcher Weise?

Wenn nein, warum nicht?

19. Hat bei den Eisenbahnüberführungen „Moosstraße“ und „Zollner Straße“ eine Variantenabwägung zwischen einer Ausführung mit Kfz-Verkehr und einer Ausführung, bei der ausschließlich öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr zulässig ist, stattgefunden?

Wenn ja, welche Kostenschätzung liegt beiden Varianten zu Grunde, und was hat den Ausschlag für die Vorzugsvariante gegeben?

Berlin, den 25. Juni 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

