

<b>Sitzungsvorlage</b>		<b>Vorlage- Nr:</b> VO/2016/0672-R6
Federführend: Referat 6		Status: öffentlich
Beteiligt:		Aktenzeichen: Datum: 15.12.2016 Referent: Beese Thomas
<b>Bahnausbau Bamberg Stand der Variantendiskussion</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
17.01.2017	Stadtrat der Stadt Bamberg	Entscheidung

## I. Sitzungsvortrag:

### 1. Ausgangslage

Zum Stand der Ausbauplanung der DB AG im Stadtgebiet Bamberg hat das Baureferat letztmals in der Vollsitzung des Stadtrates am 21. und 29.06.2016 berichtet. In diesem Zusammenhang wurde insbesondere der seinerzeitige Planungsstand zur Variante 5 „Bergmännischer Tunnel zwischen Tännig und Kronacher Straße“ vorgestellt. Dabei wurden als Konfliktthemen

- 1) die Flächeninanspruchnahme von Erwerbsgärtnerflächen der Nordflur,
- 2) die städtebauliche Situation im Umfeld der neuen Straßenüberführung Geisfelder Straße,
- 3) die Realisierung eines S-Bahn-Haltepunktes Bamberg Süd und
- 4) die Kosten und Kostenfolgen für die Stadt Bamberg

herausgestellt und weiterer Optimierungsbedarf festgestellt.

Dementsprechend wurde die DB Netz AG aufgefordert, insbesondere für diese Konfliktthemen Lösungen zu erarbeiten.

Insgesamt befinden sich neben den Varianten „Durchfahrung“ und „Tunnel“ folgende Ausbauvarianten im laufenden Trassenfindungsprozess:

- **Untervariante „Kurzer Tunnel“** als „Gedeckeltes Trogbauwerk zwischen Tännig und Geisfelder Straße in offener Trogbauweise“
- **„3-Gleisigkeit bzw. bedarfsgerechte Ausbauplanung“** (Etappenplan zur Kapazitätssteigerung lt. KCW-Gutachten vom 03.06.2015)
- **„2-Gleisigkeit bzw. Verzicht auf den 4-gleisigen Ausbau“** (SPD-Antrag v. 18.05.2016)

Ergänzend dazu wurden durch die Stadtratsfraktionen **Anträge** eingebracht, die bislang nicht oder nicht vollständig bearbeitet wurden:

- GAL v. 25.07.2016: **Externe Prüfung und Erarbeitung einer Ausbauempfehlung (Anlage 1)**  
*s. Ziff. 14.2 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen*
- Bamberger Allianz v. 29.06.2016: **Ortsbesichtigung Nord- und Südflur (Anlage 2)**  
*s. Ziff. 14.2 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen*
- Frau Stadträtin Reinfelder und Herr Stadtrat Deuber v. 21.06.2016: **Resolution in Sachen ICE Bahnausbau Bamberg (Anlage 3)**
- SPD v 18.05.2016: **2-Gleisigkeit bzw. Verzicht auf Ausbau** (Etappenplan zur Kapazitätssteigerung) **(Anlage 4)**  
*s. Ziff. 3 Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung*
- Herr Stadtrat Pöhner v. 21.04.2016: **Ermittlung der Kosten**, die auf die Stadt beim ICE-Ausbau für die Erneuerung der Unterführungen zu kommen **(Anlage 5)**  
*s. Ziff. 10.1 Kostenanteil Stadt Bamberg*
- GAL v. 04.04.2016: **Moderierte Bürgerinformationsveranstaltung (Anlage 6)**  
*s. Ziff. 14.2 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen*
- Herr Stadtrat Lauer v. 30.06.2016: **Fragen zu Unterführungen, Schwerlastverkehrskonzept und Bahnparallele Innenstadt tangente**  
*Beantwortung in AK Stadtrat und Verwaltung (s. Protokoll 4. Sitzung am 14.07.2016) und Verweis zur weiteren Bearbeitung im Zuge der Aufstellung Verkehrsentwicklungsplan*

Im Zuge der monatlichen Abstimmungsgespräche zwischen DB Netz AG und dem Steuerkreis im Baureferat fanden folgende **Arbeitstreffen** statt:

- 27.10.2016: Tunnelplanung und Erkenntnisse der Baugrunderkundung, Kosten und Kostenfolgen, baubedingte Verkehrsbeeinträchtigungen
- 15.09.2016: Tunnelplanung, Grob Ablauf
- 30.06.2016: Schallschutzkonzept „Durchfahung“, Vorstellung Rettungskonzept (Diskussion mit Feuerwehr und Fachbehörden)

Durch die Stadt Bamberg wurden weitere **Studien und Untersuchungen** in Auftrag gegeben:

- Untervariante zur Variante 5 „Bergmännischer Tunnel“: „Kurzer Tunnel“ bzw. gedeckeltes Trogbauwerk zwischen Tännig und Geisfelder Straße in offener Bauweise (Emch+Berger)
- Alternative Führung des Verbindungsgleises nach Schweinfurt (Emch+Berger)

Weiterhin wurden **interne Erhebungen und Abstimmungsgespräche** durchgeführt:

- Bestandsermittlung „Kanalquerungen“
- Gespräch mit Erwerbsgärtnern am 12.10.2016

## 2. Struktur der Sondersitzung am 17.01.2017

Der **Ablauf der Sachvorträge** in der Sondersitzung am 17.01.2017 wird der Abfolge der Ziffern 3 bis 14 dieser Vorlage folgen. Dabei werden sich verschiedene Vortragende ablösen. Überwiegend werden Vertreterinnen und Vertreter der DB AG vortragen, dazwischen aber auch andere. Die DB Netz Präsentation wurde entsprechend der Gliederung dieser Sitzungsvorlage in einzelne Anlagen aufgeteilt.

Als Einleitung in den eigentlichen Sachvortrag der DB Netz AG wird diese zunächst einen **Film** zeigen, der die Zusammenhänge zwischen Schienenverkehrslärm und die Wirkung von Schallschutzwänden aufzeigen soll. Die Ausführungen für den Vorhabenträger erfolgen themenbezogen durch Herrn **Mike Flügel** (DB Netz AG, Bauherrenvertreter Großprojekt VDE 8.1), Herrn **Matthias Uhlmann** (DB Netz AG, Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen zu Durchfahung und Tunnel), Frau **Sandy Kleinwechter** (DB Netz AG, Projektingenieurin Großprojekt VDE 8.1 Knoten Bamberg), Herrn **Richard Reinl** (Emch+Berger, Technische Planung) und Herrn **Hans Högg** (Möhler+Partner, Schallschutztechnische Untersuchungen). Diese sind in der Sitzung anwesend und stehen auch für Fragen zur Verfügung.

### 3. Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung EBWU

Vorstellung durch Herrn Matthias Uhlmann (DB Netz AG)

Die aktuellen **Untersuchungsergebnisse, Informationen und Planungen der DB Netz AG** finden sich in **Anlage 7** (Allgemeine Ausführungen) und **Anlage 8** (Detailanalyse).

**Zusammenfassung:** *Aus Sicht der DB Netz AG ist der 4-gleisige Ausbau im Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030 vorgesehen und zwingend erforderlich. Eine Grundvorgabe ist die betriebliche Gleichwertigkeit der möglichen Varianten. Dazu sind zusätzliche Weichen im Süd- bzw. Nordkopf sowie ein Verbindungsgleis für Güterverkehre zur Verbindung zwischen dem Tunnel Bamberg-Hallstadt in die Strecke Bamberg-Rottendorf erforderlich.*

Hinsichtlich der Frage der **Kapazitäten und Leistungsfähigkeit des Knoten Bamberg** und damit der 2-, 3- oder 4-Gleisigkeit liegen inzwischen folgende **Untersuchungen, Stellungnahmen, Einschätzungen und Bewertungen** vor:

- **Analyse zentraler offener Fragen zur Vorbereitung der Entscheidung über Trassierungsvarianten – Strategiepapier (KCW GmbH Berlin, 03.06.2015)**
  - Aus verkehrlicher Sicht ist bis 2030 kein Anstieg der Belastung erkennbar, der einen unmittelbaren Ausbaubedarf induziert.
  - Wird in den nächsten 10 bis 15 Jahren der Ostkorridor [*Anmerkung: Hamburg – Magdeburg – Leipzig – Hof – Regensburg*] geschaffen, dürfte Mehrverkehr bei Gütertransporten überwiegend außerhalb Bambergs entstehen.
  - Überdies werden Engpässe in Fürth bis mindestens 2030 die in Bamberg fahrbare Kapazität auf 150 Güterzüge begrenzen.
  - **Fazit von KCW: Empfohlen wird ein Etappenplan zur Kapazitätssteigerung bzw. in Baustufen konzipiertes Bedarfsplanvorhaben – z.B. Weichenumbauten im Nordkopf, modernes Stellwerk, kurzer dreigleisiger Abschnitt im Südkopf (Bereich Geisfelder-/Hüttenfeldstraße), schlanke Weichen. Hierzu ist eine detaillierte Analyse erforderlich.**
  
- **Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr zur KCW-Studie (Ministerialrat Stefan Schell, Leiter „Schieneninfrastruktur und Eisenbahnwesen“, 25.06.2015)**
  - Schon heute sind Fahrplanengpässe im Bereich Nürnberg – Bamberg planerisch bekannt, die aus der gemeinsamen Beanspruchung der Trassen von Schienenpersonenfernverkehr SPFV und Schienenpersonennahverkehr SPNV entstehen. Nicht umsonst ist Fürth – Bamberg seit mehreren Jahren als überlasteter Schienenweg ausgewiesen mit der Verpflichtung, für zusätzliche Kapazitäten durch geeignete Investitionen zu sorgen.
  - Sollte die DB-Fernverkehrsoffensive in der angekündigten Form realisiert werden, kommen im nächsten Jahrzehnt neue IC-Linien im 2 Stunden-Takt hinzu.
  - Beim SPNV ist zu beachten, dass die Achse Nürnberg – Bamberg weiter prosperiert und bereits heute zu den nachfragestärksten Korridoren in ganz Bayern zählt.
  - Das KCW-Gutachten verkennt die Kapazitätsprobleme im Knoten Bamberg durch die erforderliche Entmischung des von Nürnberg Richtung Schweinfurt derzeit höhengleich abzweigenden Verkehrs. Damit ist der Nordkopf Bambergs mit seiner problematischen höhengleichen Schweinfurter Ausfädelung und der Zweigleisigkeit bis Breitengüßbach der eigentliche Engpass, den es für SPFV, SPNV und Schienengüterverkehr SGV vorrangig zu beseitigen gilt.
  - **Fazit des StMIBV: Abkehr vom durchgängigen 4-gleisigen Ausbau Nürnberg – Ebensfeld wäre nicht im Sinne eines zukunftsfähigen und pünktlichen Schienenverkehrs.**
  
- **Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr zur KCW-Studie (30.08.2015)**
  - Mit einer Zweigleisigkeit in Bamberg schaffen wir uns einen Flaschenhals mit Stausituationen, die die Mobilitätsqualität einschränken.
  - Bei einer Zweigleisigkeit in Bamberg wird die infrastrukturell vorteilhafte Trennung von S-Bahn und Fernverkehr bzw. Güterverkehr aufgehoben, womit auch die Qualität des SPNV leidet. Auch ein Ausbau des SPNV-Angebots ist dann perspektivisch für Bamberg nicht vorzustellen.
  - Wenn kein Ausbau kommt, dann gibt es keinen Anspruch auf gesetzliche Lärmvorsorge.

- **Fazit des StMIBV: Die Bayerische Staatsregierung hält den durchgängigen viergleisigen Ausbau für erforderlich.**
- **Leistungsuntersuchung Knoten Bamberg – Abschlussbericht zur Leistungsfähigkeit und Engpassanalyse (VWI Stuttgart GmbH, April 2016)**
  - Die Bestandsinfrastruktur des Knotens Bamberg kann die im BVWP 2003 für 2025 prognostizierten Güterverkehre [*Anmerkung: 264 Züge pro Tag*] bei einer wirtschaftlich optimalen Auslastung nur unter einer **risikobehafteten Qualität** verarbeiten.
  - Zur Gewährleistung ausreichender zeitlicher Reserven sollte daher eine **Auslastung von 144 Zügen pro Tag nicht überschritten** werden.
- **DB Netze (17.01.2017):**
  - Mit dem derzeitigen Spurplan im Knoten Bamberg sind die Verkehre nach Fertigstellung des 4-gleisigen Ausbaus in Hallstadt sowie Strullendorf, nach eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen nicht mehr abzuwickeln.
  - **Fazit der DB Netz: Ein 4-gleisiger Ausbau ist zwingend erforderlich!**

**Bewertung aus Sicht der Stadtverwaltung:**

Die EBWU stellt eine äußerst komplexe Spezialmaterie dar. Diese Einschätzungen verschiedener Beteiligter unterscheiden sich teilweise. Eine **externe Überprüfung** durch ein entsprechend qualifiziertes Fachbüro ist **unbedingt erforderlich**. Hierzu liegt bereits ein entsprechendes Angebot von VWI Stuttgart GmbH vor. Haushaltsmittel zur Finanzierung des Gutachtens stehen bereit. Der Auftrag wird erteilt werden, sobald seitens der DB Netz AG Unterlagen mit hinreichender Aussagetiefe vorgelegt sind.

Damit ist der SPD-Antrag (**Anlage 4**) vom 18.05.2016 geschäftsordnungsmäßig behandelt.

#### **4. Technische Planung Variante „Durchführung“**

**Trassierung** (Stand: 10.07.2012)

– **Vorstellung durch Richard Reinl** (Emch+Berger)

Die aktuellen **Untersuchungsergebnisse, Informationen und Planungen der DB Netz AG** finden sich in **Anlage 9**.

#### **5. Technische Planung Variante „Tunnel“**

**Vorstellung durch Herrn Richard Reinl** (Emch+Berger)

##### **5.1 Trassierung** (Stand 21.06.2016)

Die aktuellen **Untersuchungsergebnisse, Informationen und Planungen der DB Netz AG** finden sich in **Anlage 10**.

##### **5.2 Baugrunderkundung**

***Zusammenfassung der Erkenntnisse der DB Netz AG bzw. der von ihr beauftragten Ingenieurbüros: Einsatz einer Tunnelvortriebsmaschine, dabei sind aufgrund der geringen Überdeckung zusätzliche Sicherungsmaßnahmen – Injektion – erforderlich. Erforderliches Grundwassermanagement birgt Kostenrisiken. Ausbruchmassen führen möglicherweise zu Problemen bei der Weiterverwendung.***

### 5.3 Rettungskonzept

*Zusammenfassung der Erkenntnisse der DB Netz AG bzw. der von ihr beauftragten Ingenieurbüros: Rettungskonzept erfordert 5 Rettungsplätze mit einer Größe von je 1.500 Quadratmeter.*

### 5.4 Bauablauf

*Zusammenfassung der Erkenntnisse der DB Netz AG bzw. der von ihr beauftragten Ingenieurbüros: Bauzeit für Tunnel beträgt ca. 12 Jahre. Entsorgung bzw. Ablagerung der anfallenden Ausbruchmassen (ca. 1,5 Mio. Kubikmeter) bereitet aufgrund der Materialqualitäten möglicherweise Probleme beim Einbau in Kiesgruben. Als Deponiefläche wird u.a. ein Teilbereich des Umgriffs „Entwicklungsgebiet nördlich B 26“ (Retentionsraum im Zusammenfluss von Main und Main-Donau-Kanal sowie mögliche Gewerbefläche) hinsichtlich Flächenumgriff und Schütthöhe geprüft*

### 5.5 Untervariante „Kurzer Tunnel“ bzw. „Gedeckeltes Trogbauwerk zwischen Tännig und Geisfelder Straße in offener Bauweise“ – Machbarkeitsprüfung

Die Prüfung der Untervariante „Gedeckeltes Trogbauwerk“ zur Variante 5 „Bergmännischer Tunnel zwischen Tännig und Kronacher Straße“ wurde im Zuge der Ortsbegehung durch den Stadtrat am 27.07.2016 vorgeschlagen.

Der „Kurze Tunnel“ ist vom Verlauf im Wesentlichen identisch mit dem erforderlichen Rampenbauwerk zwischen zum „Bergmännischen Tunnel zwischen Tännig und Geisfelder Straße. Gebaut wird in offener Bauweise, wobei die Lage aller vier Gleise in gleicher Höhe verläuft. U.a. aufgrund der Vorgaben des Rettungsschutzes ist allerdings eine größere Breite des Baufeldes erforderlich, d.h. der Platzbedarf in der Horizontalen ist größer und greift in die Lage der östlich angrenzenden Nürnberger Straße ein. Die Eisenbahnüberführung Nürnberger Straße wird zur Straßenüberführung umgebaut. Im Anschluss werden alle vier Gleise oberirdisch an den Bahnhof angebunden.

Die DB Netz wurde zum monatlichen Arbeitstreffen am 15.09.2016 um Prüfung der grundsätzlichen Machbarkeit gebeten. Die aktuellen **Untersuchungsergebnisse, Informationen und Planungen der DB Netz AG** finden sich in **Anlage 11**.

#### 5.5.1 Bewertung aus Sicht der DB Netz AG

**Im Zuge einer ersten Bewertung stellt die DB Netz dazu fest:**

- **Mehrgleisig oder eingleisig**

*Der Tunnel soll perspektivisch durch Mischverkehr (Personen- und Güterverkehr) genutzt werden. Gemäß EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ ist die Länge von zweigleisigen Tunnel auf < 1.000 m beschränkt. Ab einer Tunnellänge von 1.000 m sind zwei eingleisige Tunnelröhren vorzusehen. Die Folge wären daher ab km 60,0-60,9 vier eingleisige Röhren, die in einer Höhe verlaufen.*

*Abweichend vom Rettungskonzept der zwei eingleisigen Röhren für den Nahverkehr, sehen wir es bei den vier eingleisigen Röhren, die nebeneinander verlaufen, als erforderlich, zwischen den Tunneln Querschläge im Abstand von mindestens 12 m herzustellen. **Für diese Spreizung ist der vorhandene Platz (Bebauung) nicht gegeben, was zu Abriss von Gebäuden führen würde.***

- **Gradienten**

*Die Tunnel des Fernverkehrs wurden in der gleichen Höhe geführt, wie die Tunnel des Nahverkehrs und enden analog des Nahverkehrs.*

- **Rettungsplätze**  
Im Süden kann die Situation bleiben. Im Norden müssen mindestens zwei Rettungsplätze angeordnet werden. Im östlichen Bereich ist es schwierig, hierfür eine Fläche von mindestens 1.500 m<sup>2</sup> zu finden, Diese sollte max. 200 m entfernt vom Tunnelportal sein und an das öffentliche Straßennetz angebunden sein (Rettungszufahrt zum Rettungsplatz). Wir schätzen ein, dass die Straße aufgrund der geringen Breite, nicht als Rettungsplatz genutzt werden kann. Ggf. könnte sie als Teilfläche mit berücksichtigt werden.
- **Kreuzungspunkt Bereich Münchner Ring**  
Aufgrund der Höhe gibt es Kollisionen mit mehreren Zulaufstraßen. Für den Münchner Ring muss die Rampe verlängert werden und der Kreisel nach Osten verschoben werden. Dies führt zu **Konflikt-punkten zur bestehenden Bebauung**. Die Nürnberger Straße kann mit Ihrem Querschnitt nicht bestehen bleiben. Eine mögliche technische Lösung wäre eine Verlegung oberhalb des Tunnels mit entsprechender Berücksichtigung in der Tunnelkonstruktion.
- **Kreuzungspunkt Bereich Nürnberger Straße (siehe Querschnitt km 60,865 sowie Lageplan)**  
Aufgrund der Höhe gibt es Kollisionen mit mehreren Zulaufstraßen: Nürnberger Straße, Hedwigstraße, Kapellenstraße, Obere Schildstraße. Um diese zu lösen, müssten die Rampen der Zulaufstraßen verlängert werden, was zu Stützwänden vor den Gebäuden in der Hedwig-, Kapellen- und nördlichen Nürnberger Straße führt. **Die Nutzung der Erdgeschosse ggf. 1. Geschosse dieser Gebäude sowie die Zufahrten kann nicht mehr gewährleistet werden.**
- **Ansicht**  
Aufgrund der engen Platzverhältnisse kann der Tunnel definitiv nicht angeböschet werden, so dass die äußere Tunnelwand sichtbar bleibt (insbesondere der Theresienstraße).
- **Realisierung**  
Bedingt durch die Tunnellänge schätzen wir ein, dass wir den Tunnel nicht maschinell auffahren können. Bedingt durch den Abstand der Tunnelröhren (eingleisig) erwarten wir einen **stärkeren Eingriff in den Bahnbetrieb während der Bauzeit**. Um hier die Auswirkungen zu untersetzen, wären vertiefende planerische und betriebliche Untersuchungen erforderlich.

#### **Fazit der DB Netz:**

Insbesondere im Bereich der Kreuzung der Nürnberger Straße sind die Konflikte **nur mit erheblichem planerischem und baulichem Aufwand zu lösen**. Ob mit dieser "Kombilösung" die Themen, die wir in den letzten Jahren mit Ihnen im Koordinierungskreis und in den Fachabstimmungen durchgesprochen und planerisch untersetzt haben, lösen können, bewerten wir eher kritisch.

#### **5.5.2 Bewertung aus Sicht der Stadtverwaltung:**

Einer ersten Bewertung zufolge bietet diese Ausführungsidee aus Sicht der Stadtverwaltung folgende **Vorteile**:

- Voll-Lärmschutz für die Anwohner beidseits der Bahnanlagen
- Zugewinn an urbaner Fläche und Entwicklungsmöglichkeiten auf der Gleistrasse (Grünfläche, Spielplatz, Querungsmöglichkeit, ...)
- Geringerer Eingriff in Flächen für Erwerbsgartenbau in der Nordflur (im Zusammenhang mit Verbindungsgleis)

Es bleiben **Fragen** offen:

- Welche Möglichkeiten zur **Reduzierung des erhöhten Platzbedarfs in der Breite** – mindestens 12 m – gibt es? Ist z.B. eine versetzte Anordnung der Querschläge möglich?
- Die beschriebenen Probleme im Bereich der Kreuzungspunkte Münchner Ring und Geisfelder / Nürnberger Straße sind Folge der Höhenlage der Gleise. Ist hierzu die **Absenkung der Höhenlage der Gleise** z.B. um weitere 2 m problemlösend?

- **Nürnberger Straße** könnte auch auf dem Tunnel geführt werden, wodurch das Platzproblem gelöst wäre.
- Der Einsatz einer Tunnelbohrmaschine wäre durch **offene Bauweise** zu vermeiden, was auch Einfluss auf die Baukosten hätte.

**Durch Anpassung der Ausgangsparameter sowie der Höhenlage der Gleise lassen sich vermutlich viele Problembereiche verringern oder sogar lösen.**

## **6. Konfliktthema „Verbindungsgleis und Nordflur“ – Vergleich der Varianten „Durchfahrung“ und „Tunnel“**

### **6.1 Nordflur und Erwerbsgartenbau – Grundlagen**

#### **- Anträge zum Thema „Nordflur und Erwerbsgartenbau“:**

- Bamberger Allianz in der Vollsitzung am 29.06.2016: Ortsbesichtigung in den Gärtnerbereichen Süd- und Nordflur – Flächenstruktur, Beregnungssystem, neue Bewässerungsmöglichkeiten (s. **Anlage 2**)
- BuB v. 21.06.2016: Resolution u.a. mit der Forderung „Die Flächen in der Nordflur für die Bamberger Gärtner sind zu erhalten“ (s. **Anlage 3**)

#### **- Nordflur: Überschlägige Flächenermittlung**

Beregnungsfläche 1982	ca. 85 ha
Beregnungsfläche aktuell	ca. 60 ha
davon	
Erwerbsgartenbau (inkl. Brachflächen)	ca. 47,2 ha
Kleingärten	ca. 12,8 ha
Nutzungsänderungen seit 1982	ca. 37,8 ha
zukünftige Gewerbeflächen (FNP)	ca. 8,7 ha

#### **- Bauliche Eingriffe in Verbindung mit dem 4-gleisigen Bahnausbau je nach Wahl der Variante:**

- **Eisenbahninfrastruktur**
  - Neubau „Verbindungsgleis in Tieflage“
  - Um-/Neubau der vorhandenen Bahnübergänge
  - Herstellung Rampenbauwerk (in Verbindung mit Tunnel)
- **Kleingartenanlage „Gleisdreieck“**
  - Herstellung von 3 Abstellgleisen
  - Neue Erschließung „Gleisdreieck“
  - Regenwasserkanal DN 1500 und Schmutzwasserkanal DN 60
- **Maßnahmen an Fließgewässern**
  - Verlegung Sandbach
  - Durchlass Seebach
- **Beregnungsgebiet „Nordflur“**
  - Anpassung Wirtschaftswege, Be- und Entwässerung im Erwerbsgartenbaugbiet „Nordflur“

## 6.2 Vergleich der vorliegenden Varianten

Das Thema „Verbindungsgleis und Flächeninanspruchnahme in der Nordflur“ hat sich im Verlauf des Trassenfindungsprozesses und der Variantenprüfung entscheidend verändert. Dabei wurde das Erfordernis einer entsprechenden Verbindung zur Bahnstrecke Bamberg-Rottendorf zunächst alleine bei der Variante „Durchführung“ gesehen. Die ursprüngliche Planung eines Tunnels ging dagegen von einer Lösung mit Weichenverbindung aus dem nördlichen Tunnelportal aus. Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht wurde 2016 allerdings auch für die Variante „Tunnel“ ein Verbindungsgleis gefordert. Bei vergleichsweise ähnlicher Streckenführung war hier jedoch ein höherer Flächeneingriff in den Bereich der Nordflur die Folge.

Um dem grundsätzlichen Ziel einer Minimierung des Flächenverbrauchs einer Tunnelvariante näher zu kommen wurden **Planungsverbesserungen an der DB Netz-Streckenführung** durchgeführt und eine **Alternativplanung der Stadt Bamberg** in Auftrag gegeben.

Nachfolgend eine **vergleichende Gegenüberstellung der verschiedenen Planungen und deren Konsequenzen**.

### - Verbindungsgleis Variante 2 „Durchführung“

In der bisherigen Planung beginnt das Verbindungsgleis bei „km 1,30“ [*Anmerkung: DB-interne Kilometerangabe als Entfernung vom Null-Punkt Bahnhof Bamberg*], östlich der äußeren Tunnelröhre. Anschließend kreuzt es die beiden Tunnelröhren Richtung Erfurt unterirdisch und schließt bei „km 2,40“ am Abzweiggleis Aufseß-Höflein wieder auf Höhe der Bestandsstrecke an.

### - Verbindungsgleis Variante 5 „Tunnel“ und Planungsverbesserung der DB N-Planung

Unter der Zielvorgabe der Minimierung des Flächeneingriffs im Bereich der Nordflur führt der Versuch der Verbesserung der Planung zu folgenden **Änderungen**:

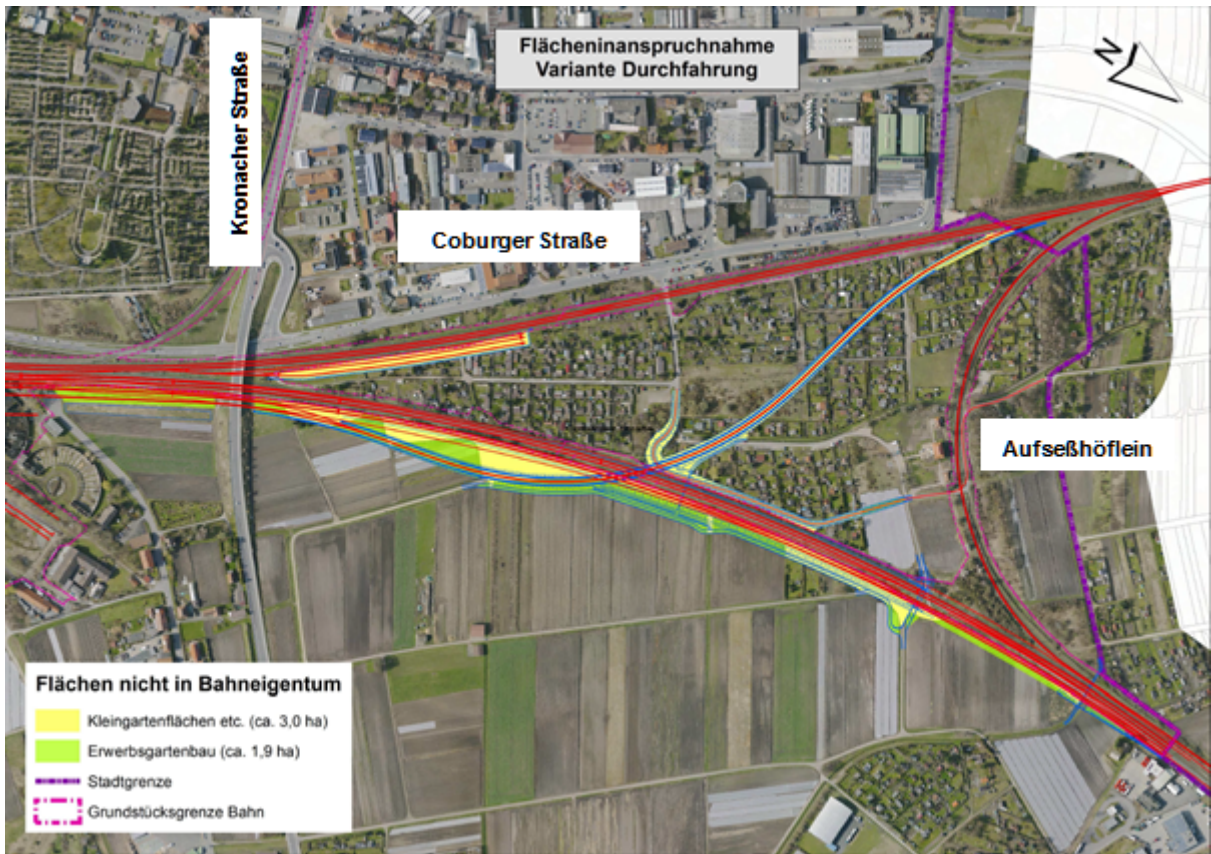
- Der Rettungsort liegt jetzt südlich der Kronacher Straße.
- Östlich des Verbindungsgleises verläuft jetzt ein 3,5 m breiter Weg. („km 1,4 – 1,8“).
- Die „eingeschlossene“ Fläche zwischen Verbindungsgleis und Bestandsstrecke ist von Norden aus befahrbar und kann demnach bewirtschaftet werden.

### - Alternativplanung der Stadt Bamberg

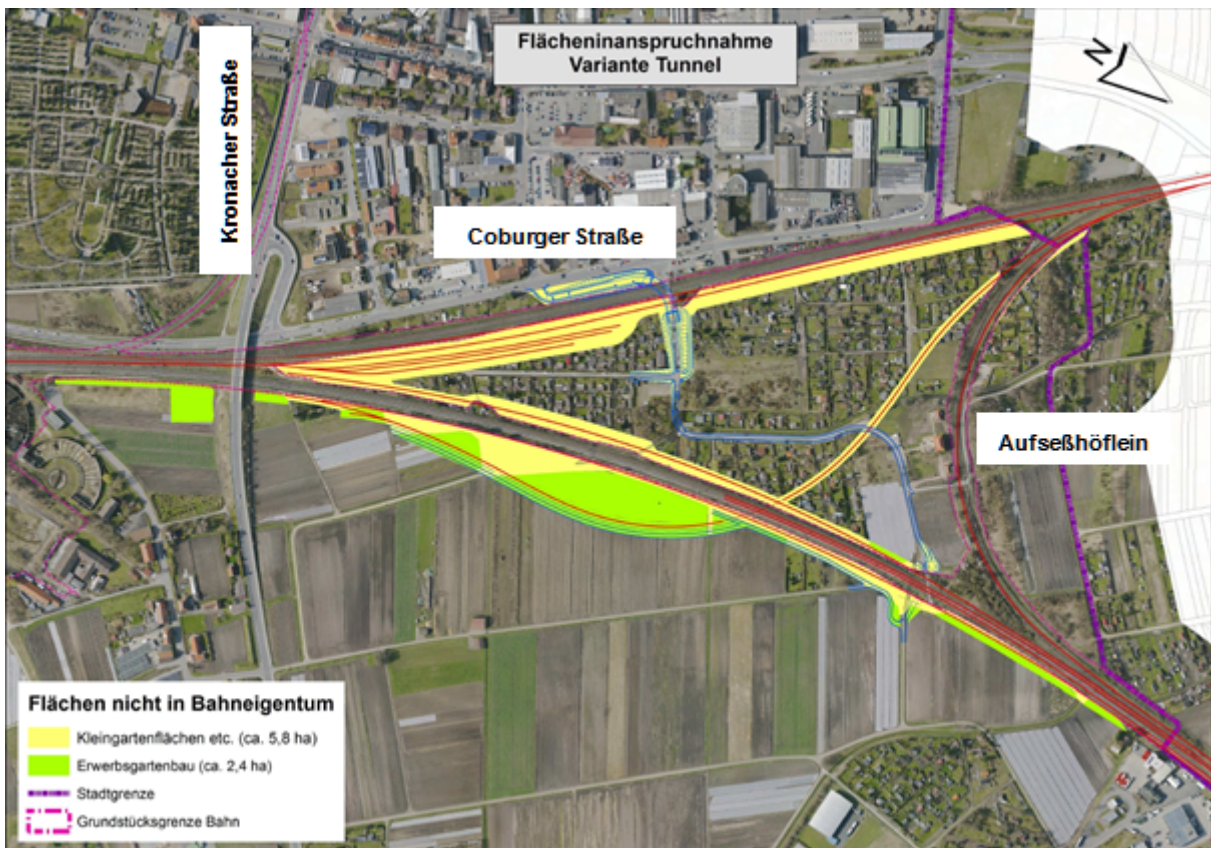
Bei der Suche nach möglichen Alternativen wurde das Ingenieurbüro Emch+Berger durch die Stadt beauftragt, eine zusätzliche Variante für das Verbindungsgleis Bamberg – Rottendorf zu untersuchen. Hierzu liegt nunmehr die **Machbarkeitsstudie „Variante Tunnel Verbindungsgleis“** (s. **Anlage 12**) mit Lageplan (**Anlage 12 a**) vor. Die neue Variante des Verbindungsgleises beginnt etwa auf Höhe der Gundelsheimer Straße und zweigt westlich von der östlichen Tunnelröhre Bamberg – Erfurt ab. Nach einer etwa 450 m langen Parallellage zwischen der Strecke Bamberg – Hof links und dem ABS – Gleis Nürnberg – Erfurt unterkreuzt das Verbindungsgleis die Strecke Bamberg Hof und durchquert das Gleisdreieck bis es an das neu trassierte Abzweiggleis Aufseß-Höflein anschließt.

Im Vergleich zur Variante des Verbindungsgleises der DB Netz AG würden nach Angabe des Planungsbüros Emch+Berger bauliche **Mehrkosten in Höhe von rd. 30 Millionen Euro** entstehen.

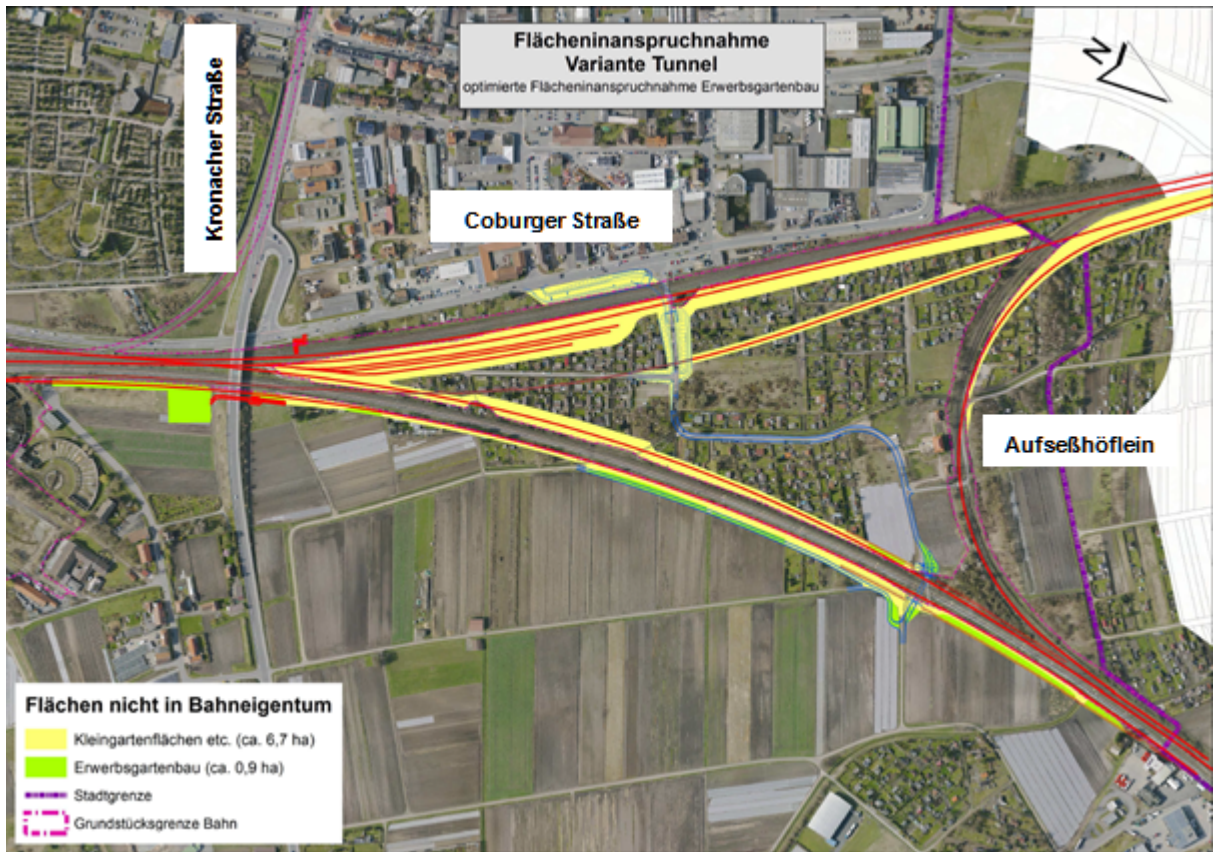




Variante „Durchführung“ (Emch+Berger, Stand: 10.07.2012)



Variante „Tunnel“ – verbesserte DB N-Planung (Emch+Berger, Stand: 10.10.2016)



Variante „Tunnel“ – Alternativplanung im Auftrag der Stadt Bamberg  
(Emch+Berger, Stand: 10.10.2016)

- Nordflur – Flächenbilanz in Abhängigkeit von Variantenwahl

Variante / Flächeninanspruchnahme	Erwerbsgartenbau	Kleingartenflächen
Durchführung	ca. 1,9 ha	ca. 3,0 ha
Tunnel	ca. 2,4 ha	ca. 5,8 ha
Tunnel optimiert (Vorschlag der Stadt Bamberg)	ca. 0,9 ha	ca. 6,7 ha

6.3 Bewertung aus Sicht der DB Netz AG

- Die Alternativplanung der Stadt hat **gravierende negative Auswirkungen**, so dass diese Lösung nicht weiter verfolgt werden kann.
- Außerdem wäre zum jetzigen Zeitpunkt die **Zeit zu knapp**, um die Planung der technischen Ausrüstungsgewerke, die lärmschutztechnischen Berechnung sowie das Rettungskonzept dahin gehend anzupassen.

#### 6.4 Bewertung aus Sicht der Stadtverwaltung:

Die **städtebaulichen Vorteile** der städtischen Alternativplanung sind insbesondere:

- geringerer Eingriff in die Gärtnerflächen der Nordflur
- größerer Abstand zum Anwesen „Aufseßhöflein“

Die Mehrkosten in Höhe von möglicherweise rd. 30 Millionen Euro müssen zum einen in **Relation zu den Gesamtkosten des Tunnelvorhabens** in Höhe von rd. 1,326 Milliarden Euro gesehen werden (s. Ziff. 8 Kosten). Die Mehrkosten betragen mithin nur rd. 2,3 Prozent. Dies bewegt sich vermutlich innerhalb des Kostentoleranzkorridors der aktuellen Planungstiefe. Zum anderen sind **in einer Kosten-Nutzen-Abwägung die Vorteile entsprechend zu gewichten**.

**Nach über 20 Jahren Planungszeit kann der durch die DB Netz AG angeführte vermeintliche Zeitdruck nicht als Gegenargument anerkannt werden.**

#### 6.5 Abstimmungsgespräch „Erwerbsgartenbau in der Nord- und Südflur“ am 12.10.2016

- **Teilnehmer** waren als Vertreter der Bamberger Gärtnerschaft die Stadträte Pankraz Deuber (BuB), Hans-Jürgen Eichfelder (Bamberger Allianz) und Sebastian Niedermaier (SPD) sowie als Sachverständige Hans-Joachim Rost (Wasserwirtschaftsamt Kronach) und Christoph Jeromin (STWB/Energie- und Wasserversorgung).
- **Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse:**
  - **Beurteilung der Variante „Tunnel“ (überarbeitet Planung der DB Netz AG, Stand 10.10.2016):** Die **erwerbsgärtnerische Nutzung der „Linse“**, d.h. die durch das Verbindungsgleis und die Bestandsstrecke Bamberg-Erfurt umgrenzte Fläche (mögliche Zufahrt von Norden) ist laut Einschätzung aller anwesenden Gärtner nicht möglich. Als Grund wird die geringe Flächengröße genannt, bei der mit den eingesetzten Maschinen, deren Kurvenradien sowie der erforderlichen Bearbeitungslängen und -breiten ein ökonomisches Arbeiten und Ernten nicht möglich ist.
  - Geeignete **Ersatzflächen** sind möglicherweise im Bereich der Südflur zu finden. Nachdem die durch STWB erworbenen Flächen in der erweiterten WSG-Zone II – Nutzung als Umtriebsplantage – als Maßnahme zum vorbeugenden Grundwasserschutz nicht mehr für den Erwerbsgartenbau zur Verfügung stehen, muss sich die Suche nach geeigneten Ersatzflächen zwangsweise auf den Bereich südlich der Brose Arena konzentrieren.
  - Der Bereich außerhalb des Wasserschutzgebietes – Eigentümer: in großen Teilen Bürgerspital-Stiftung – wird durch verschiedene Pächter landwirtschaftlich genutzt. Die Nutzungsart würde demzufolge bleiben, allerdings wären die **Flächen in das bestehende Beregnungsgebiet zu integrieren**. Durch den Beregnungsverband wären geeignete Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung des eisenhaltigen Wassers in diesem Bereich zu ergreifen (Invest und Unterhalt).
  - Das Thema „Ersatzflächen für den Erwerbsgartenbau“ soll in einem noch zu vereinbarenden **Arbeitsgespräch mit Immobilienmanagement und Stiftungswesen** erörtert werden.

### **Bewertung aus Sicht der Stadtverwaltung:**

Um die Bestandssituation und die besonderen Rahmenbedingungen im Bereich der „Nordflur“ frühzeitig und angemessen im weiteren Verfahren zu berücksichtigen, gelten aus Sicht der Stadt Bamberg nach wie vor folgende **Anforderungen an ein Planfeststellungsverfahren für den Vorhabenträger DB Netz AG**:

- Der Erwerbsgartenbau ist während der Bauzeit zu gewährleisten, wobei **Beeinträchtigungen** (Flächennutzungsanspruchnahme, Baustellenverkehr, baustellenbedingte Immissionen) der gärtnerischen **Nutzung durch den Vorhabenträger** auf das erforderliche Mindestmaß **zu begrenzen** sind.
- Der Wegfall von Flächen für den Erwerbsgartenbau ist a) bauzeitbedingt, d.h. vorübergehend (Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen, ...) und b) anlagenbedingt, d.h. dauerhafte Nutzung der Bahn (Rettungsplätze und Zufahrten, neue Wegeverbindungen, ...) durch die **Bereitstellung adäquater Ersatzflächen** durch den Vorhabenträger zu kompensieren.
- **Beweissicherung und Zustandsbewertung** der Wasser- und Bodenverhältnisse (Bodenwertschätzung) durch den Vorhabenträger.
- Einer **Sperrwirkung** durch das in Tieflage geführte Verbindungsgleis (Grundwasserwanne) und das Rampenbauwerk ist durch geeignete Maßnahmen des Vorhabenträgers zu verhindern. Dazu erfolgt eine wasserwirtschaftliche Beurteilung und Berechnung zum möglichen Aufstau im Zustrom und Absenkung im weiteren Verlauf durch den Vorhabenträger im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.
- Der fachliche Nachweis, dass **keine Auswirkungen auf die bestehenden Grundwasserverhältnisse** erfolgen, ist durch den Vorhabenträger vorzulegen.
- Ein Gutachten zur Grundwassersituation und Beweissicherungsverfahren durch den Vorhabenträger im Zuge der Genehmigungsplanung legt das erforderliche bau- und anlagenbedingte **Grundwassermanagement sowie Maßnahmen zur Grundwasserumläufigkeit** fest.
- Weiterhin sind die **rechtlichen Konsequenzen** für den Vorhabenträger für den Fall einer Nichteinhaltung der Forderungen infolge ungewollten Aufstaus im Planfeststellungsverfahren zu beschreiben: technische Nachbesserungen, Entschädigungsleistungen, vertragliche Festlegungen, ...

Der Antrag der Bamberger Allianz vom 29.06.2016 (**Anlage 2**) und der Antrag von Frau Stadträtin Reinfelder und Herrn Stadtrat Deuber vom 21.06.2016 (**Anlage 3**) sind geschäftsordnungsgemäß behandelt.

## **7. Bauzeit – Vergleich der Varianten „Durchfahrung“ und „Tunnel“**

Die aktuellen **Untersuchungsergebnisse, Informationen und Planungen der DB Netz AG** finden sich in **Anlage 13**.

***Zusammenfassung:** Der Grob Ablaufplan „Tunnel“ ist in 6 Bauphasen untergliedert. Darunter u.a. die Verlängerung Bahnsteigkanten an Gleis 3 und 6 (2021) sowie Inbetriebnahme (2032). Der Grob Ablaufplan „Durchfahrung“ umfasst den Zeitraum 2023 bis 2028.*

### **Bewertung aus Sicht der Stadtverwaltung:**

Ob das Verfahren sich am Ende wirklich in einer solchen Weise abwickeln lässt, dass ein Baubeginn 2023 erreichbar ist, bleibt abzuwarten.

## 8. S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd – Vergleich der Varianten „Durchführung“ und „Tunnel“

Aus Sicht der Stadt Bamberg wird die Forderung nach einem S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd unverändert aufrecht erhalten. Die Stadt Bamberg hat dazu bereits 2012 eine **Resolution** in (**Anlage 14**) an den damaligen Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Martin Zeil, übergeben. Eine Bestellung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG bei der DB Netz AG liegt jedoch aktuell nicht vor. Um hier für zusätzliche Planungssicherheit zu sorgen, wurde im Dezember 2016 Kontakt mit der Bayerischen Staatsregierung aufgenommen und die Aufrechterhaltung der bekannten **Forderung der Stadt Bamberg** erneuert.

Die aktuellen **Untersuchungsergebnisse, Informationen und Planungen der DB Netz AG** finden sich in **Anlage 15**.

**Zusammenfassung:** Aus Sicht der DB Netz AG ist bei Variante „Durchführung“ durch eine Aufspreizung der Streckengleise ein **S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd technisch realisierbar**. Bei der Variante „Tunnel“ wäre ein S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd nach Angaben der DB Netz AG aus planerischer Sicht ebenfalls baubar. Erforderlich wäre dabei eine Verschiebung der gesamten östlichen Bebauungslinie mit zusätzlichen baulichen Maßnahmen zur Tunnelsicherheit. Verbunden mit einem hohen Mehraufwand zur Realisierung sind entsprechend hohe Kostensteigerungen die Folge.

Unabhängig davon stellt die DB Netz AG mit Ergebnis der EBWU allerdings fest, dass ein **S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd aus betriebswissenschaftlichen Gründen nicht möglich** ist. Weil sämtliche Züge, die im Bahnhof Bamberg halten sollen, im Bereich des S-Bahn-Haltepunktes Bamberg Süd die mittleren zwei Gleise benutzen müssen, ist die Personenzugdichte auf diesen Gleisen so hoch, dass trotz Baubarkeit des Haltepunktes ein Zughalt im Fahrplan nicht unterzubringen sei.

### **Bewertung aus Sicht der Stadtverwaltung:**

Die technische Beurteilung der Trassenplanung und insbesondere das Ergebnis der EBWU sind neue Erkenntnisse. Der Sachverhalt an sich stellt einen gravierenden Nachteil jeder Form einer Tunnel-Variante dar. Eine **externe Überprüfung** durch ein entsprechend qualifiziertes Fachbüro ist **erforderlich**. Hierzu liegt bereits ein entsprechendes Angebot von VWI Stuttgart GmbH vor. Haushaltsmittel zur Finanzierung des Gutachtens stehen bereit. Der Auftrag wird erteilt werden, sobald seitens der DB Netz AG Unterlagen mit hinreichender Aussagetiefe vorgelegt sind.

## 9. Gesamtkosten – Vergleich der Varianten „Durchführung“ und „Tunnel“

Die aktuellen **Untersuchungsergebnisse, Informationen und Planungen der DB Netz AG** finden sich in **Anlage 16**.

**Zusammenfassung der Erkenntnisse der DB Netz AG bzw. der von ihr beauftragten Ingenieurbüros:** Die Kostenschätzung der DB Netz AG beträgt für die Variante „Durchführung“ **ca. 1,034 Milliarden Euro** bzw. für die Variante „Tunnel“ **ca. 1,326 Milliarden Euro** (Stand 2016 mit Nominalisierung bezogen auf den Baubeginn der Hauptbauleistungen 2022).

## 10. Kostenanteil der Stadt Bamberg – Vergleich der Varianten „Durchführung“ und „Tunnel“

Die Kosten der Stadt Bamberg folgen aus den notwendigen Maßnahmen an Kreuzungsbauwerken (Unter- oder Überführungen im Bereich von Bahnanlagen) und städtischen Leitungskreuzungen (städtische Abwasserkanäle und Leitungen der Stadtwerke Bamberg). Die **Kostenfolge** wird im § 12 Eisenbahnkreuzungsgesetz EKrG geregelt:

- **Wenn keiner der Kreuzungsbeteiligten** ein Verlangen auf Änderung der Kreuzung hat, entsteht keine Maßnahme nach EKrG (in Bamberg trifft dies grundsätzlich auf die SÜ Kronacher Straße zu).
- **Wenn einer der Kreuzungsbeteiligten** ein Verlangen zur Veränderung der Kreuzung hat, entsteht eine Maßnahme nach § 12 Absatz 1 EKrG. Der Beteiligte bezahlt die Änderung vollständig, veränderte Erhaltungslasten sind zwischen den Beteiligten auszugleichen (z.B. EÜ Forchheimer Straße für DB Netz AG, Bahnparallele Innentadtangente für Stadt Bamberg).
- **Wenn beide Kreuzungsbeteiligte** ein Verlangen haben, dann greift § 12 Absatz 2 EKrG. Die Kosten sind so zu teilen, wie die Kosten bei getrennter Durchführung des Vorhabens für die beiden Beteiligten entstehen würden. Dabei entsteht ein Kostenteilungsschlüssel.
- Die veränderten **Erhaltungslasten** werden ebenfalls im Verhältnis dieses Kostenteilers zwischen den beiden Beteiligten aufgeteilt (z.B. EÜ Memmelsdorfer Straße).

### 10.1 Kreuzungsbauwerke – Unter- und Überführungen – in Verbindung mit Eisenbahnkreuzungsgesetz EKrG

Die aktuellen **Untersuchungsergebnisse, Informationen und Planungen der DB Netz AG** finden sich in (Anlage 17).

***Zusammenfassung der Erkenntnisse der DB Netz AG bzw. der von ihr beauftragten Ingenieurbüros: Die Höhe der anteiligen Kosten nach EKrG belaufen sich für die Stadt Bamberg – nach vorläufigem Kenntnisstand der Kostenschätzung – im Zusammenhang mit der Variante „Durchführung“ auf rd. 45,1 Millionen Euro bzw. bei Variante „Tunnel“ rd. 36,0 Millionen Euro.***

Damit ist der Antrag von Herrn Stadtrat Pöhner (Anlage 5) vom 21.04.2016 geschäftsordnungsmäßig behandelt.

### 10.2 Städtische Abwasserkanäle

- **Erste Einschätzung bezogen auf die möglichen Varianten:**
  - o Insgesamt befinden sich entlang der Bahnstrecken 17 bahnquerende Abwasserkanäle (siehe Anlage 18: Übersicht „Kreuzungsbauwerke und bahnkreuzende Abwasserkanäle“)

#### **Bewertung aus Sicht der Stadtverwaltung:**

Die Kostenanteile der Stadt Bamberg für die Neuerrichtung der Abwasserkanäle an den vier Unterführungen Memmelsdorfer Straße, Zollnerstraße, Moosstraße und Nürnberger Straße (5 Kanäle) sind in Ziff. 10.1 mit eingerechnet. Bei weiteren Kanälen ergeben sich Betroffenheiten mit Kostenfolgen für die Stadt im Zusammenhang mit der Variante „Durchführung“ in zwei Fällen, bei der Variante „Tunnel“ in bis zu sechs Fällen.

### 10.3 Leitungen der Stadtwerke Bamberg

#### - Kostenfolgen für die Stadt

- Die Stadtwerke Bamberg haben als groben Anhaltspunkt einen Mittelwert von 50.000 Euro Verlegungskosten pro betroffener Leitung angesetzt. Sämtliche Leitungen der Stadtwerke beruhen auf Gestattungsverträgen, so dass in allen betroffenen Fällen immer alleine die Stadtwerke finanzierungspflichtig sein werden. Die Anzahl der tatsächlich betroffenen Leitungen ist aktuell nicht ermittelt. Deutlich erkennbar sind aber jedenfalls Kosten im Millionenbereich.

## 11. Terminplanung / Meilensteine aus Sicht der DB Netz AG

Die aktuellen **Untersuchungsergebnisse, Informationen und Planungen der DB Netz AG** finden sich in **Anlage 19**.

**Zusammenfassung der Erkenntnisse der DB Netz AG bzw. der von ihr beauftragten Ingenieurbüros:**

- **Ausführungs- und Genehmigungsplanung:** Mitte 2017 bis Mitte 2019
- **Planänderungsverfahren:** 09/2019 bis vsl. 10/2021
- **Baubeginn/-ende:** vsl. 02/2022 bis vsl. 2028 (Variante Durchfahrung)  
bzw. 2031 (Variante Tunnel)

#### **Bewertung aus Sicht der Stadtverwaltung:**

Die Prämisse der Variantenfestlegung bis März 2017 entsprechend der Terminplanung der DB Netz AG erscheint unrealistisch, da – wie dem Vorhabenträger bekannt ist – externe Prüfungen durch die Stadt Bamberg von vorliegenden bzw. von der DB Netz AG noch vorzulegenden Unterlagen vorgesehen sind.

Zudem vertritt die Stadt die Rechtsauffassung, dass im Zuge der Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens die erneute öffentliche Auslegung und Anhörung erforderlich sein werden, die entsprechend im Zeitplan vorzusehen sind.

## 12. Lärmschutz – Vergleich der Varianten „Durchführung“ und „Tunnel“

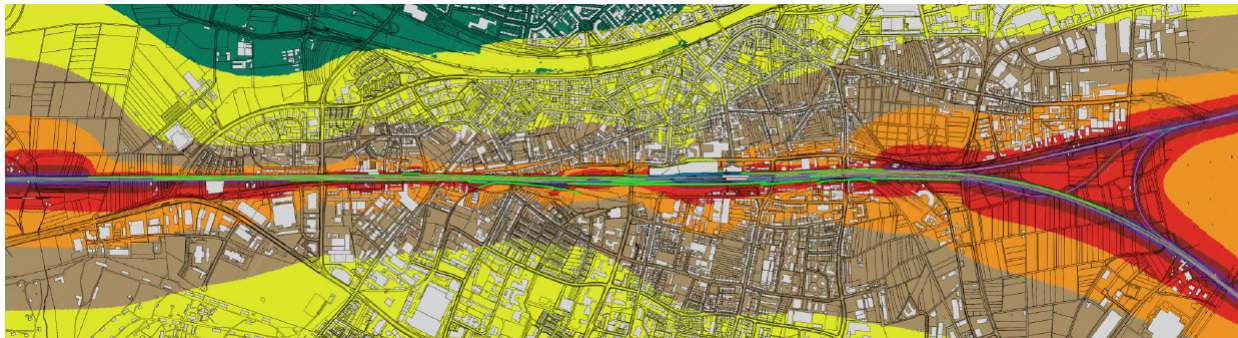
Die aktuellen **Untersuchungsergebnisse, Informationen und Planungen der DB Netz AG** finden sich in **Anlage 20**.

Hierzu folgende grundsätzliche Ausführungen aus Sicht der Stadt Bamberg:

- **Prämisse:** Rechtlich vorgeschrieben ist die Anwendung der Berechnungsgrundlage Schall 03 (1990). Dies ist die Prämisse für alle weiteren nachfolgenden Konsequenzen
- **Rahmenbedingungen und Konsequenzen:**
  - o Berücksichtigung Schienenbonus von -5 dB(A)
  - o Berücksichtigung der Verkehrsbelastung anhand der Prognosezahlen BVWP 2025, d.h. der für das Prognosejahr 2025 erwarteten Verkehrszahlen im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr sowie im Schienengüterverkehr
  - o Größere Anzahl von Betroffenen bzw. zu lösende „Schutzfälle“, d.h. auf Grundlage der schallschutztechnischen Untersuchungen wird der Kreis der durch Schienenverkehrslärm betroffenen Anwesen und Personen bestimmt, bei denen Grenzwertüberschreitungen (Lärmvorsorgewerte) auftreten und die durch entsprechende aktive und passive Maßnahmen (Lärmschutzwand oder Lärmschutzfenster) zu schützen sind
  - o Anzahl der Gebäude mit Anspruch auf passivem Lärmschutz ist größer, da die Berechnungsgrundlage Schall 03 (1990) die abschirmende Wirkung durch Gebäude nicht berücksichtigt
  - o Änderungen beim Zugmaterial bzw. Umrüstung auf Verbundstoff-Kunststoffbremsen („leise Züge“) bleibt unberücksichtigt
  - o Schallschutzkonzept basiert auf den Ergebnissen des „alten“ Planfeststellungsverfahrens
  - o Die Höhe der Lärmschutzwände („aktive Schallschutzmaßnahmen“) beträgt max. 3 Meter außen und 4 Meter innen
  - o Besonders überwachtes Gleis (BüG) außerhalb des Bahnhofsbereiches mit Weichen
  - o Schienenstegdämpfer sind nach Nutzen-Kosten-Betrachtung nicht wirtschaftlich („Kosten, die nicht verhältnismäßig zum erzielbaren Schutzzweck stehen“) und damit nicht anwendbar
  - o Laut Bundesverwaltungsgericht (vgl. Urteil vom 14.04.2010 – 9 A 43/08 –, zitiert im Umweltleitfaden des Eisenbahn-Bundesamts) bestehen Möglichkeiten zur Abwägung der Belange des Schallschutzes (aktive und passive Maßnahmen) mit anderen Belangen, wie öffentlicher Belange (z. B. Stadtbild, Sicherheitsbedürfnis von Menschen etc.) oder privater Belange zur Handhabung einer Gewichtung widerstreitender Belange.
  - o Passiver Lärmschutz für die Schutzfälle, die durch den aktiven Schallschutz nicht ausreichend geschützt werden (Schallschutzfenster und weitere Maßnahmen zur Schalldämmung der Gebäudehülle sowie zur Belüftung von Schlafräumen)
  - o Anzahl der Betroffenen bzw. „Schutzfälle“
    - ohne Schallschutzmaßnahmen: 13.437
    - aktiver Schallschutz bei Variante „Durchführung“: 5.892 (Kosten ca. 21,9 Mio. Euro)
    - passiver Schallschutz bei Variante „Durchführung“: 7.545 (Kosten ca. 20,1 Mio. Euro)
    - aktiver Schallschutz bei Variante „Tunnel“: 159 (Kosten ca. 7,25 Mio. Euro)
    - Vollschutz bei Variante Tunnel (Gereuth/Wunderburg): 8.148
    - passiver Schallschutz bei Variante „Tunnel“: 98 (Kosten ca. 0,5 Mio. Euro)
    - ohne Anspruch auf aktiven/passiven Lärmschutz, da keine baulichen Maßnahmen erfolgen: 5.032
  - o Entsprechend dem Entwurf des städtischen Rahmenplans „Lärmschutz und Gestaltungsanforderungen“ hat das Büro Möhler + Partner im Auftrag der DB Netz AG folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Einsatz und wurden auch rechnerisch im Zuge der Variantenuntersuchungen berücksichtigt: Einsatz transparenter Wände, Lärmschutzbebauung sowie Einsatz unterschiedlicher Materialien (hochabsorbierend)
  - o DB Netz hat die Berücksichtigung gestalterischer Belange im weiteren Verfahren zugesagt, d.h. höherer Grunderwerb für mehr Platz in Abhängigkeit von technischen Lösungen bzw. zur Begründung, Auslobung eines Gestaltungswettbewerbes, Beteiligung des Stadtgestaltungsbeirates



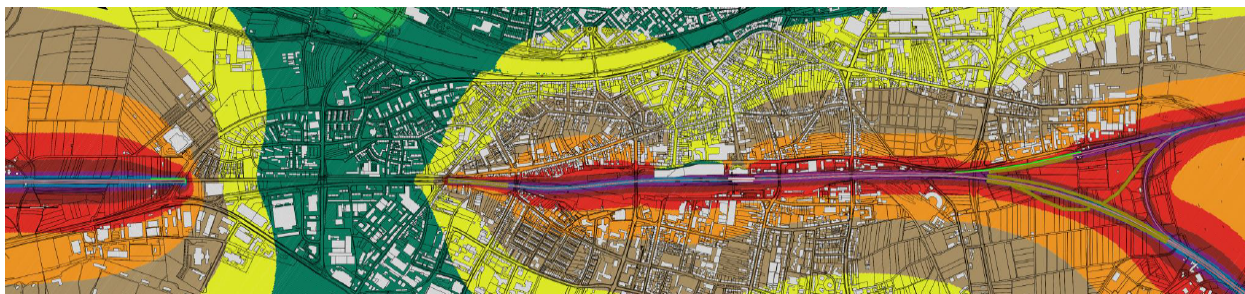
### 12.1 Beurteilungspegelkarte Variante „Durchführung“ – Prognose 2025 ohne Schallschutz



### 12.2 Beurteilungspegelkarte Variante „Durchführung“ – Prognose 2025 mit Schallschutz



### 12.3 Beurteilungspegelkarte Variante „Tunnel“ – Prognose 2025 mit Schallschutz



### **Bewertung aus Sicht der Stadtverwaltung:**

**Grundsätzlich ist es erfreulich**, dass es möglich ist, die gesetzlichen Anforderungen an den vorbeugenden Schallschutz zu erfüllen, mit einer Planung, bei **der alle außenliegenden Schallschutzwände maximal drei Meter hoch** sind. Andererseits war dieser Planungsstand bereits vor zwanzig Jahren erreicht, so dass diese Erkenntnis nichts substanziell Neues enthält.

**Neu** hingegen ist die **Verabschiedung des neuen Bundesverkehrswegeplans** durch den Deutschen Bundestag am 02.12.2016. Die hierin enthaltenen **Prognosezahlen 2030** für den Schienengüterfernverkehr sind **in der vorliegenden Immissionsschutzberechnung noch nicht berücksichtigt**. Die vorliegenden Berechnungen beruhen noch auf den Prognosezahlen 2025. Nachdem die Prognosezahlen 2030 im Schienengüterfernverkehr unter den Prognosezahlen 2025 liegen, bedeutet dies, dass neue Berechnungen **möglicherweise niedrigere Schallschutzwände** ermöglichen können.

**Neu** ist außerdem die Kabinettsverabschiedung eines Gesetzesentwurfes zum **Verbot lauter Schienengüterwagen** am 21.12.2016. Sollte dieser Gesetzesentwurf am Ende Rechtskraft erlangen, so wird bereits zum 13.12.2020 ein Fahrverbot für laute Güterwagen auf dem gesamten deutschen Schienennetz wirksam. Die sogenannte TSI Lärm, die schon jetzt für die Neuzulassung von Güterwaggons gilt, soll dann zwingend für alle fahrenden Waggons gelten. Im Gesetzesentwurf ist ein Bußgeldrahmen bis zu 50.000 Euro enthalten. Selbst wenn das Gesetzgebungsverfahren am Ende zu einem späteren Termin des Inkrafttretens führen sollte, so tritt das Gesetz im Zweifelsfall jedenfalls früher in Kraft, als jemals irgendein Streckenausbau in Bamberg in Betrieb gehen wird. Auch hier gilt, dass die **vorliegenden Immissionsschutzberechnungen diese neueste Entwicklung noch nicht berücksichtigt** haben. Dies bedeutet, dass neue Berechnungen **möglicherweise niedrigere Schallschutzwände** ermöglichen können.

### **Darüber hinaus gilt nach wie vor, was bereits wiederholt dargestellt worden ist:**

- Die Schall 03 (1990) lässt die Anwendung innovativer Schallschutzmaßnahmen nicht zu, welche hingegen in der Schall 03 (2015) möglich sind.
- Die Anwendung der Schall 03 (2015) wurde im Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg vom BM-VI wiederholt in Aussicht gestellt, bis die Überleitungsvorschrift des Einführungsgesetzes dann zugunsten gegenteilig ausgestaltet worden ist.
- Die Anwendung der Schall 03 (1990) arbeitet nach einem sehr viel größeren Berechnungsverfahren, als die Schall 03 (2015). Dies führt zu dem, dass rechnerisch nach der Schall 03 (1990) mehr Schallschutzfenster und höhere Lärmschutzwände, als nach der Schall 03 (2015) erforderlich werden. In der Folge führt dies aber auch dazu, dass diese Mehraufwendungen sich für den Bund als Bauherrn in einer Größenordnung von 10 Mio. Euro bewegen werden. Dass der Bauherr hier öffentliche Mittel einsetzt für Investitionen, die gar nicht aufgewendet werden müssten, wenn die Schall 03 (2015) zur Anwendung käme, wird möglicherweise auch vom Bundesrechnungshof kritisch gesehen werden.
- Selbst nach den optimistischsten Annahmen der DB Netz AG wird eine ausgebaute Bahnstrecke durch Bamberg frühestens im Jahr 2028 (bei Realisierung Durchfahrung) bzw. 2031 (Tunnel) ihren Betrieb aufnehmen können. Dass dann im Jahr 2028 bzw. 2031 Schallschutzanlagen stehen, welche nach einem Berechnungsverfahren von 1990 gerechnet worden sind, ist und bleibt unvermittelbar und wird möglicherweise auch vom Bundesverwaltungsgericht kritisch gesehen werden.

**Im Ergebnis bleibt es dabei, dass die Stadt Bamberg überhaupt gar keinen Vorteil in der Anwendung der Schall 03 (1990) erkennen kann, sondern ausschließlich Nachteile.**

An dieser Stelle muss einmal mehr betont werden, dass die Zugrundelegung der Schall 03 (1990) kein unabänderliches Naturgesetz darstellt. Vielmehr hat der Vorhabenträger jederzeit die Möglichkeit, das Planfeststellungsverfahren neu einzuleiten, mit der automatischen Rechtswirkung, dass sofort und ausschließlich die Schall 03 (2015) zur Anwendung kommt. Daher bleibt es – vollkommen unabhängig von der am Ende favorisierten Ausbauvariante – **zentrale Forderung der Stadt Bamberg, das Planfeststellungsverfahren neu einzuleiten.**

### 13. Lärmschutz – Stadtgestalterische Wertigkeiten und Gestaltungsanforderungen

In der Sitzung des Stadtrates am 21.06.2016 wurde zur Variante 2 „Ebenerdige Durchföhrung“ der Vorwurf der Verwaltung des städtischen **Rahmenplans „Lärmschutz – Stadtgestalterische Wertigkeiten und Gestaltungsanforderungen“** gebilligt. Diese wurde anschließend in einem öffentlichen Beteiligungsverfahren zur Diskussion gestellt.

#### 13.1 Planungsdialog und Online-Umfrage

- Zum Planungsdialog wurden **38 Verbände, Initiativen und Organisationen** (67,9 %) sowie **18 städtische Ämter und Fachdienststellen** (32,1 %) gezielt angeschrieben
- Außerdem ist die gesamte **interessierte Öffentlichkeit** über das RathausJournal und das Internet aufgerufen worden, Ideen, Anregungen und Vorstellungen zu den Gestaltungsanforderungen an Lärmschutzeinrichtungen einzubringen. Der Beteiligungszeitraum lief von **Mitte Juli bis Mitte Oktober 2016**. Im Rahmen der Beteiligung sind **fünf Anregungen aus der Bevölkerung** eingegangen.
- Tabellarische Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen (**Anlage 21**).

#### 13.2 Abwägungsvorschlag der Verwaltung

Auf Grundlage der vorgenannten Anregungen wird ein aktualisierter Rahmenplan „Lärmschutz und Gestaltungsanforderungen“ (Stadt Bamberg/Baureferat, Dezember 2016) (**Anlage 22**) vorgelegt. Die hier enthaltenen Gestaltungsvorschläge sollen bei allen weiteren Ausführungsfragen im Zusammenhang mit Lärmschutzwänden entlang der Bahnanlagen berücksichtigt werden.

## 14. Zusammenfassende Bewertung aus Sicht der Stadt Bamberg

### 14.1 Erste Vergleichsbewertung

#### - Variante „Durchführung“:

##### Vorteile

- Maximale Wandhöhen konnten gegenüber der Vorplanung (Stand: 10.07.2012) von max. 5 m innen/6 m außen auf 3 m/4 m gesenkt werden (jeweils bezogen auf Schienenoberkante)
- Qualitätvolle Gestaltung der Lärmschutzeinrichtungen unter Beteiligung Stadtgestaltungsbeirat und Auslobung eines Gestaltungswettbewerbes durch DB Netz AG zugesagt
- Geringe Auswirkungen der Lärmschutzwände auf den universellen Wert und die visuelle Integrität des UNESCO-Welterbes, Sichträume werden durch transparente Wandelemente erhalten
- Relativ kürzere Bauzeit und relativ kürzere bauzeitbedingte Beeinträchtigungen (Baulärm, Staub, verkehrliche Behinderungen, ...)
- Mittlere Flächeninanspruchnahme im Bereich der Nordflur (ca. 1,9 ha)
- S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd möglich
- Option „Bahnparallele Innenstadttangente“ realisierbar
- Eisenbahnbetriebliche Zielvorgaben werden erfüllt (Geschwindigkeiten, Fahrzeitverkürzung, Fahrplan und Umsteigebeziehungen, ...)

##### Nachteile

- Stadträumliche Situation im Umfeld der Unterführung „Geisfelder Straße“ wird nicht verbessert
- Höherer Finanzierungsanteil der Stadt Bamberg für Kreuzungsbauwerke (rd. 45,1 Mio. Euro ggü. 36,0 Mio. Euro)
- Hafengleis-Nordzufahrt erforderlich

#### - Variante „Bergmännischer Tunnel zwischen Tännig und Kronacher Straße“

##### Vorteile

- Voll-Lärmschutz im Bereich Gereuth und Wunderburg
- Zugewinn an urbaner Fläche und stadträumliches Entwicklungspotenzial oberhalb der Tunneltrasse (Freiflächen, Spielplatz, Fuß-/Radwegeverbindungen, ...)
- Stadträumliche Situation im Umfeld der Unterführung „Geisfelder Straße“ wird verbessert
- Niedrigerer Finanzierungsanteil der Stadt Bamberg für Kreuzungsbauwerke (rd. 36,0 Mio. Euro ggü. 45,1 Mio. Euro)
- Eisenbahnbetriebliche Zielvorgaben werden erfüllt (Geschwindigkeiten, Fahrzeitverkürzung, Fahrplan und Umsteigebeziehungen, ...)
- Hafengleis-Nordzufahrt nicht erforderlich

##### Nachteile

- Höchste Flächeninanspruchnahme im Bereich der Nordflur (ca. 2,4 ha), es sei denn die Untervariante bzw. der Alternativvorschlag der Stadt Bamberg wird durchgesetzt
- Relativ längere Bauzeit und relativ längere bauzeitbedingte Beeinträchtigungen (Baulärm, Staub, verkehrliche Behinderungen, ...)
- S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd betrieblich nicht möglich
- Option „Bahnparallel Innenstadttangente“ nicht realisierbar
- Höhere Kosten für EBB und STWB bei kreuzenden Kanälen und Leitungen

- **Variante „Kurzer Tunnel“ bzw. „Gedeckeltes Trogbauwerk zwischen Tännig und Geisfelder Straße in offener Bauweise“**

**Vorteile**

- Voll-Lärmschutz im Bereich Gereuth und Wunderburg
- Zugewinn an urbaner Fläche und stadträumliches Entwicklungspotenzial oberhalb der Tunneltrasse (Freiflächen, Spielplatz, Fuß-/Radwegeverbindungen, ...)
- Chance zur Verbesserung der stadträumlichen Situation im Umfeld der Unterführung „Geisfelder Straße“
- Eisenbahnbetriebliche Zielvorgaben werden erfüllt (Geschwindigkeiten, Fahrzeitverkürzung, Fahrplan und Umsteigebeziehungen, ...)

**Nachteile**

- S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd betrieblich nicht möglich
- Option „Bahnparallel Innenstadttangente“ nicht realisierbar
- Hafengleis-Nordzufahrt erforderlich

- **Variante „3-Gleisigkeit bzw. bedarfsgerechte Ausbauplanung“**

**Vorteile**

- Negative Auswirkungen der Durchfahrungsvariante werden zeitlich und räumlich begrenzt
- Niedrigere Kosten und Kostenfolgen für die Stadt Bamberg

**Nachteile**

- Variante Tunnel in jedweder Form ist unmöglich
- BVWP 2030-Vorgabe wird nicht erfüllt
- Höhere Kosten für die Stadt Bamberg im Zusammenhang mit der Erneuerung der Eisenbahnüberführungen
- Option „Bahnparallel Innenstadttangente“ nicht realisierbar
- Eisenbahnbetriebliche Zielvorgaben werden nicht erfüllt (Geschwindigkeiten, Fahrzeitverkürzung, Fahrplan und Umsteigebeziehungen, ...)

- **Variante „2-Gleisigkeit bzw. Verzicht auf Ausbau“**

**Vorteile**

- Keine Störung von Sichtbeziehungen sowie kein Barrierewirkung durch Lärmschutzwände
- Keine Folgekosten in Verbindung mit Umverlegung von Abwasserkanälen oder Leitungen der Stadtwerke
- Keine bauzeitbedingte Beeinträchtigungen (Bau-lärm, Staub, verkehrliche Behinderungen, ...)

**Nachteile**

- BVWP 2030-Vorgabe wird nicht erfüllt
- Kein optimaler Lärmschutz entsprechend Lärmvorsorge, allenfalls Lärmsanierung
- Keine Sicherheit und keine zeitliche Perspektive, wann Lärmsanierung greift
- Höhere Kosten für die Stadt Bamberg im Zusammenhang mit der Erneuerung der Eisenbahnüberführungen
- Eisenbahnbetriebliche Zielvorgaben werden nicht erfüllt (Geschwindigkeiten, Fahrzeitverkürzung, Fahrplan und Umsteigebeziehungen, ...)
- Zuwachspotenziale im Schienenpersonenverkehr können nicht abgewickelt werden, Bamberg erhält nicht das bestmögliche Schienenpersonenverkehrsangebot
- Betriebliche Engpasssituation am Nordkopf für SPfV, SPNV und SGV bleibt bestehen
- S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd fraglich
- Option „Bahnparallel Innenstadttangente“ nicht realisierbar

## 14.2 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

### Zum weiteren Vorgehen wird vorgeschlagen:

#### - Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung EBWU

Die EBWU stellt eine äußerst komplexe Spezialmaterie dar. Eine **externe Überprüfung durch ein entsprechend qualifiziertes Fachbüro ist unbedingt erforderlich**. Hierzu liegt bereits ein entsprechendes Angebot von VWI Stuttgart GmbH vor. Haushaltsmittel zur Finanzierung des Gutachtens stehen bereit. Der Auftrag wird erteilt werden, sobald seitens der DB Netz AG Unterlagen mit hinreichender Aussagetiefe vorgelegt sind.

#### - Zur Untervariante „Kurzer Tunnel“ bleiben Fragen offen:

Der „Gedeckelte Trogbau zwischen Tännig und Geisfelder Straße in offener Bauweise“ ist aus Sicht der Stadtverwaltung eine durchaus überlegenswerte Untervariante zum „Bergmännischen Tunnel“. Auch wenn die Untersuchungstiefe aufgrund der kurzen Bearbeitungszeit nicht mit den beiden weiteren Trassenvarianten vergleichbar ist, kann die mangelnde Untersuchungstiefe kein Entscheidungskriterium sein. Daher wird vorgeschlagen, diesen Ansatz **im Rahmen der Beurteilung durch den noch zu beauftragenden externen Gutachter zu prüfen**. Dabei ist vorrangig der S-Bahn-Haltepunkt in beiden Tunnel-Varianten zu klären.

#### - Verbindungsgleis

Eine **Klärung der Streckenführung** des Verbindungsgleises ist aus Sicht der Stadtverwaltung in erster Linie eine Frage der Relationen. Ein Ausschlussgrund ist für keine der aktuell vorliegenden Lösungsansätze erkennbar. Neben der grundsätzlichen Klärung der betrieblichen Notwendigkeit muss festgestellt werden, dass der flächenmäßige Eingriff in die Nordflur rd. 0,9 bis 2,4 ha insgesamt gesehen doch vergleichsweise gering ist. Demnach ist durch den Vorhabenträger die Bereitstellung von adäquaten Ersatzflächen für die Bauzeit und nach Inbetriebnahme vorrangig zu klären.

Daher wird vorgeschlagen, das **Thema „Ersatzflächen“ im Rahmen von weiteren Sondierungsgesprächen zu klären** (wobei für alle Folgekosten der Vorhabenträger DB Netz AG verantwortlich wäre) und die **betriebliche Notwendigkeit des Verbindungsgleises durch einen externen Gutachter zu prüfen**.

Im Zusammenhang mit den Sondierungsgesprächen wird – soweit erforderlich – eine Ortsbegehung der Südflur erfolgen. Damit ist der Antrag der Bamberger Allianz vom 29.06.2016 (**Anlage 2**) geschäftsordnungsmäßig behandelt.

#### - S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd

Die Frage des S-Bahn-Haltepunktes unter Beachtung der Auswirkungen auf die eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen ist ebenfalls durch **einen externen Gutachters zu prüfen**. Dabei ist im Rahmen der EBWU zu klären, ob Tunnel-Takthalt machbar ist.

#### - Zeitpunkt der finalen Variantenfestlegung und Beauftragung eines externen Gutachters

Die Prämisse der Variantenfestlegung bis März 2017 entsprechend der Terminplanung der DB Netz AG erscheint aufgrund des vorgenannten Prüfumfanges **unrealistisch**. Dazu wurde aus Sicht der Stadt Bamberg wiederholt festgestellt, dass zur Entscheidung zunächst prüffähige Untersuchungsergebnisse vorliegen müssen.

Zudem soll auf Basis der vorliegenden Untersuchungen und Studien ein **externer Gutachter mit der Erarbeitung einer finalen Ausbauempfehlung beauftragt** werden. **Gegenstand der Überprüfung** sollen die vorliegenden Varianten „Ebenerdige Durchfahrung“, „Bergmännischer Tunnel zwischen Tännig und Kronacher Straße“, „Kurzer Tunnel“ („Gedeckelter Trogbau zwischen Tännig und Geisfelder Straße in offener Bauweise“), „3-Gleisigkeit bzw. bedarfsgerechte Ausbauplanung“ und „2-Gleisigkeit bzw. Verzicht auf Ausbau“ sein.

Damit ist der GAL-Antrag vom 25.07.2016 (**Anlage 1**) geschäftsordnungsmäßig behandelt.

- **Rahmenplan „Lärmschutz und Gestaltungsanforderungen“**

Als ein wesentliches Ergebnis aus dem bisherigen Trassenfindungsprozess wird festgestellt, dass bei einer etwaigen Entscheidung für die Variante „Ebenerdige Durchfahrung“ die Themen Gestaltung und Höhe der erforderlichen Lärmschutzwände von besonderer Bedeutung sind. Mit der **Verabschiedung des aktualisierten Rahmenplans „Lärmschutz und Gestaltungsanforderungen“** setzt der Stadtrat **grundsätzliche Vorgaben**, die im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen sind.

- Zum aktuellen Stand des Trassenfindungsprozesses wird das Baureferat zu einer moderierten **Bürger- Informationsveranstaltung im Februar 2017** einladen. Etwaige Anregungen und Meinungsäußerungen der Bürgerschaft werden im Zuge des externen Gutachterauftrages berücksichtigt. Damit ist der GAL-Antrag vom 04.04.2016 (**Anlage 6**) geschäftsordnungsmäßig behandelt.
- Nach Vorlage des Gutachtens zur Ausbauempfehlung erfolgt eine **erneute Beratung im Stadtrat**.

## II. Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart GmbH (VWI GmbH) mit der Überprüfung der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung EBWU der DB Netz AG zu beauftragen. Gegenstand der Überprüfung sind:
  - 2.1 Plausibilität der EBWU-Ergebnisse hinsichtlich der Notwendigkeit des 4-gleisigen Bahnausbaus durch das Stadtgebiet Bamberg.
  - 2.2 Betriebliche Notwendigkeit des Verbindungsgleises bei den Varianten „Durchführung“ und „Tunnel“ einschließlich etwaiger alternativer Streckenführungen.
  - 2.3 Klärung der betrieblichen Nutzbarkeit des S-Bahn-Haltepunktes Bamberg Süd im Falle der Tunnelvarianten.
3. Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, das Büro VWI GmbH mit der Erarbeitung einer grundsätzlichen und unabhängigen Ausbauempfehlung zu beauftragen. Gegenstand der Überprüfung sind die vorliegenden Varianten „Ebenerdige Durchführung“, „Bergmännischer Tunnel zwischen Tännig und Kronacher Straße“, „Kurzer Tunnel“ („Gedeckelter Trogbau zwischen Tännig und Geisfelder Straße in offener Bauweise“), „3-Gleisigkeit bzw. bedarfsgerechte Ausbauplanung“ und „2-Gleisigkeit bzw. Verzicht auf Ausbau“.
4. Der Stadtrat verabschiedet den Rahmenplan „Lärmschutz und Gestaltungsanforderungen“. Der Stadtrat beschließt, dass dieser dem weiteren Planungsprozess hinsichtlich der Ausgestaltung baulichen Lärmschutzes und insbesondere dem Gestaltungswettbewerb für die Ausgestaltung des baulichen Lärmschutzes zugrunde zu legen ist.
5. Der Stadtrat fordert von der DB AG die Neueinleitung des Planfeststellungsverfahrens zum Planfeststellungsabschnitt 22 „Stadt Bamberg“ im Rahmen des Projektes VDE 8.1.
6. Die Anträge der GAL-Stadtratsfraktion vom 25.07.2016 sowie vom 04.04.2016, der Bamberger Allianz vom 29.06.2016, von Frau Stadträtin Reinfelder und Herrn Stadtrat Deuber vom 21.06.2016, der SPD-Fraktion vom 18.05.2016 sowie von Herrn Stadtrat Pöhner vom 21.04.2016 sind damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.



### III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>X</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	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:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

#### Anlage/n:

- Anlage 1: Antrag der GAL-Fraktion vom 25.07.2016
- Anlage 2: Antrag der Bamberger Allianz vom 29.06.2016
- Anlage 3: Antrag von Frau Stadträtin Reinfelder und Herrn Stadtrat Deuber vom 21.06.2016
- Anlage 4: Antrag der SPD-Fraktion vom 18.05.2016
- Anlage 5: Antrag von Herrn Stadtrat Pöhner vom 21.04.2016
- Anlage 6: Antrag der GAL-Fraktion vom 04.04.2016
- Anlage 7: Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung EBWU – Allgemeine Ausführungen (DB Netz-Präsentation)
- Anlage 8: Ausbau Knoten Bamberg im Rahmen ABS 8.1 – EBWU zum Vergleich der Spurplanvarianten „Tunnel“ und „Durchführung“ (DB N-Präsentation vom 12.12.2016)
- Anlage 9: Technische Planung für die Variante „Durchführung“ mit Lageplänen und Querschnitten (DB N-Präsentation)
- Anlage 10: Technische Planung für die Variante „Tunnel“ mit Lageplänen und Querschnitten (DB N-Präsentation)
- Anlage 11: Untervariante „Kurzer Tunnel“ – Lagepläne und Querschnitte (DB N-Präsentation)
- Anlage 12: „Variante Tunnel Verbindungsgleis“ – Machbarkeitsstudie (Emch+Berger im Auftrag der Stadt Bamberg, Stand 10.10.2016)
- Anlage 12a: Machbarkeitsstudie „Variante Tunnel Verbindungsgleis“ - Lageplan
- Anlage 13: Bauzeit – Vergleich der Varianten „Durchführung“ und „Tunnel“ (DB N-Präsentation)
- Anlage 14: Resolution der Stadt Bamberg vom November 2012
- Anlage 15: S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd – Vergleich der Varianten „Durchführung“ und „Tunnel“ (DB N-Präsentation)
- Anlage 16: Gesamtkosten (DB N-Präsentation)
- Anlage 17: Kostenanteil der Stadt Bamberg nach Eisenbahnkreuzungsgesetz für Kreuzungsbauwerke (DB N-Präsentation)
- Anlage 18: Übersicht „Kreuzungsbauwerke und bahnkreuzende Abwasserkanäle“ (Stadt Bamberg, Baureferat)
- Anlage 19: Terminplanung / Meilensteine aus Sicht der DB Netz AG (DB N-Präsentation)
- Anlage 20: Lärmschutz – Vergleich der Varianten „Durchführung“ und „Tunnel“ (DB N-Präsentation)
- Anlage 21: Tabellarische Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen (Stadt Bamberg, Baureferat)
- Anlage 22: Rahmenplan „Lärmschutz und Gestaltungsanforderungen“ (Stadt Bamberg, Baureferat, Stand Dezember 2016)