

Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr:	VO/2016/0672-R6
Federführend: Referat 6		Status:	öffentlich
Beteiligt:		Aktenzeichen:	
		Datum:	15.12.2016
		Referent:	Beese Thomas
Bahnausbau Bamberg Stand der Variantendiskussion			
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 m² 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 angeböschert 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

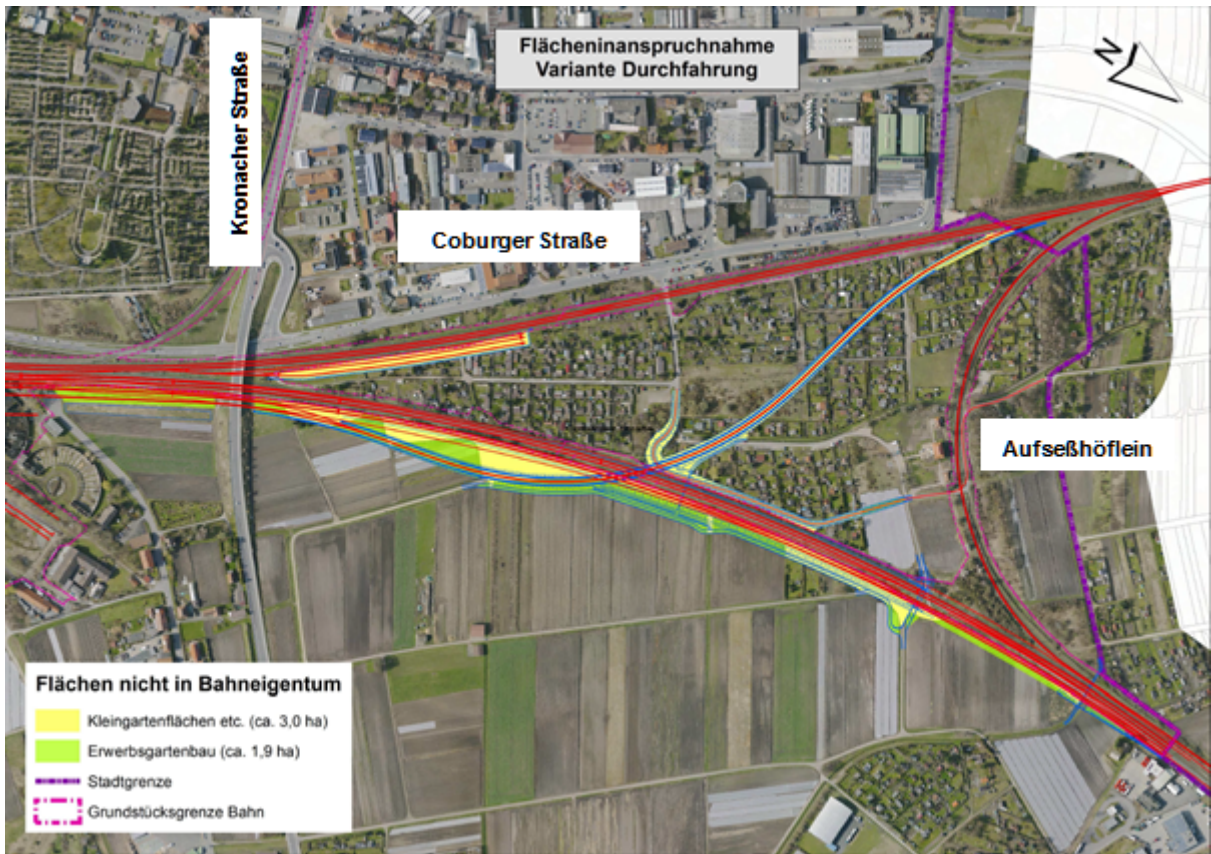
Unter der Zielvorgabe der Minimierung des Flächeneingriffs im Bereich der Nordflur führt der Versuch der Verbesserung der Planung zu folgenden **Änderungen**:

- 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.

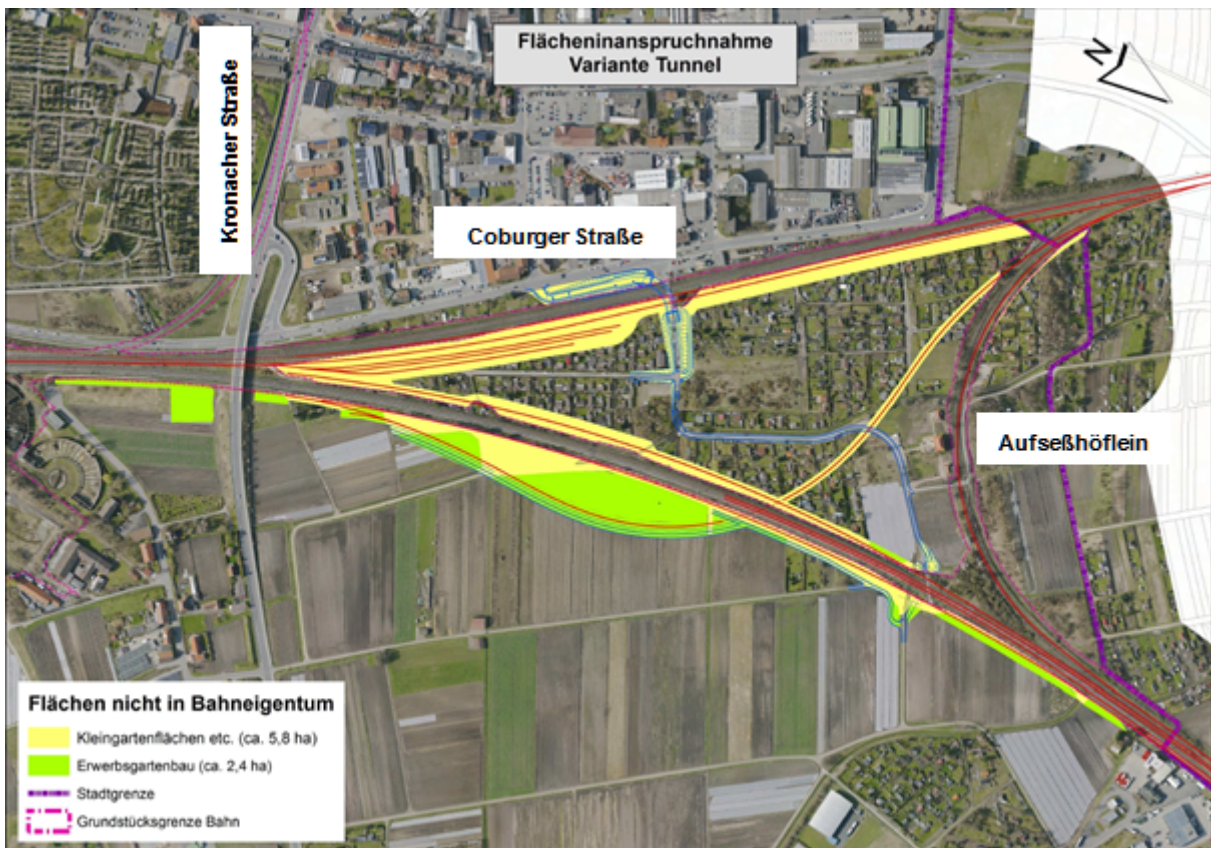
- Alternativplanung der Stadt Bamberg

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.

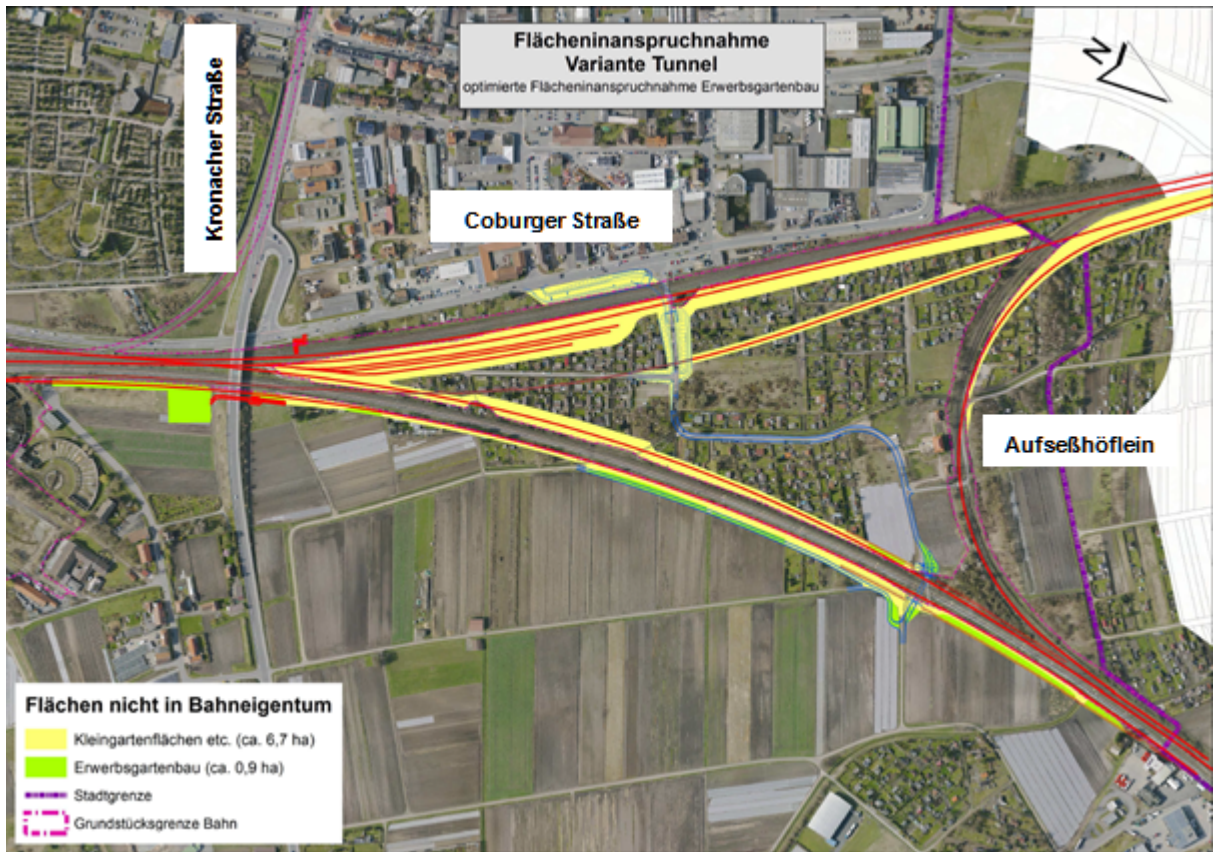
Im Vergleich zur Variante des Verbindungsgleises der DB Netz AG würden nach Angabe des Planungsbüros Emch+Berger bauliche **Mehrkosten in Höhe von rd. 30 Millionen Euro** entstehen.



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 **Grundwasser- management 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 „Durchführung“ 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 „Durchführung“ 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 „Durchfahrung“ 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 Innentadt tangente 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 „Durchfahrung“ 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 „Durchfahrung“ 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**.

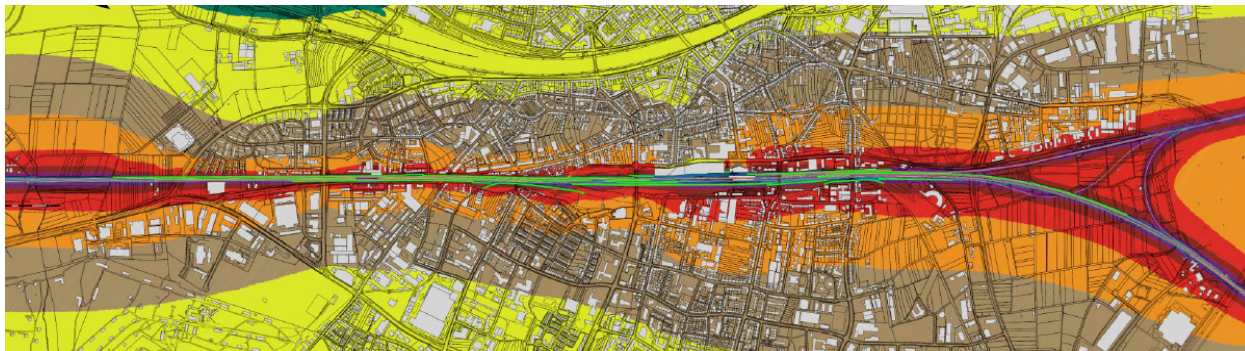
Hierzu folgende grundsätzliche Ausführungen aus Sicht der Stadt Bamberg:

- **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

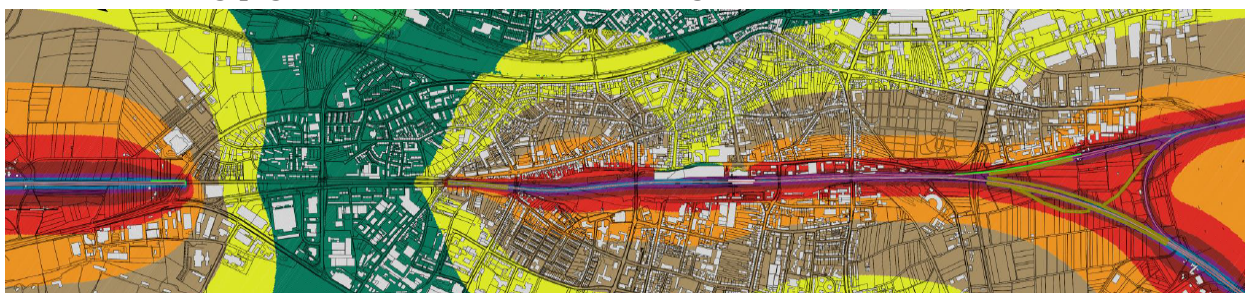
12.1 Beurteilungspegelkarte Variante „Durchführung“ – Prognose 2025 ohne Schallschutz



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 substantiell 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 (Baulärm, 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, ...)
- Wachstumspotenziale 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

X	1.	keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	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:
	4.	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)

GAL-Fraktionsbüro Grüner Markt 7 96047 Bamberg

**Herrn Oberbürgermeister
Andreas Starke
Rathaus Maxplatz**

96047 Bamberg

Bamberg, den 25. Juli 2016

Antrag

Eigenes Gutachten zum Bahnausbau in Auftrag geben

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

rückblickend auf die Sondersitzung des Stadtrats zum Bahnausbau im Juni ist festzustellen, dass die Vertrauenswürdigkeit der Planungen und Aussagen der DB nicht gewonnen, sondern ganz im Gegenteil in erheblichem Maße gelitten hat.

Vor diesem Hintergrund stelle ich namens meiner Fraktion den Antrag, dass die Stadt die Erstellung eines unabhängigen Gutachtens in Auftrag gibt, um die für die Stadt bestmögliche Trassen- und Ausbau-Variante zu finden.

Begründung:

Der zunehmende Vertrauensverlust in die Verlautbarungen von Seiten der DB macht sich für meine Fraktion an folgenden drei Beispielen fest:

1. Die Stadt hat zwei unabhängige Gutachter (KCW und VWI) beauftragt, die Bedarfsberechnungen der Bahn für den zukünftigen Schienenverkehr in Bamberg vorzunehmen. Beide kommen unabhängig zu dem Ergebnis, dass die exorbitanten Güterverkehrszahlen, die von der Bahn der Planung zu Grunde gelegt werden, keinen realistischen Bezug haben. Beide Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass der Verkehr, der in den kommenden Jahrzehnten über den Knoten Bamberg abgewickelt werden muss, mit der bestehenden Bahninfrastruktur geleistet werden kann. Wie es zu dieser Diskrepanz zwischen Gutachter-Aussage und DB-Aussage kommt, hat einen Grund: Die Bahn muss, damit ihre Baumaßnahme in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird und somit eine Finanzierung aus dem Bundeshaushalt erhält, einen Kosten-Nutzen-Faktor größer Eins zu Grunde legen. Diesen Kosten-Nutzen-Faktor größer Eins erreicht man, wenn man den hohen Kosten der Baumaßnahme einen hohen Nutzen gegenüberstellt. Letzteres schafft man im vorliegenden Fall, indem man z.B. die zukünftigen Güterverkehrszahlen künstlich nach oben rechnet. Eine nicht unübliche und bekannte Vorgehensweise bei Baumaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan.

Die DB vertritt hier eindeutig ihre Finanzierungsinteressen, handelt gegen die Interessen der Stadt und ignoriert nachweisbare Tatsachen.

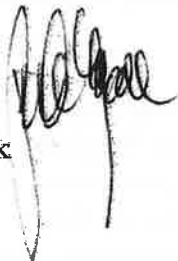
2. Ein ausführliches Rechtsgutachten von Prof. Dr. Kühling liegt vor, welches zu dem Ergebnis kommt, dass im neu aufzulegenden Planfeststellungsverfahren bei der Neuauslegung der Unterlagen auch die neuen aktuell gültigen Normen und Grenzwerte eingehalten werden müssen, die so genannte „Schall 03 neu“. Dennoch beharrt die Bahn darauf, das Verfahren mit dem Gesetzesstand und dem Schallschutzstandard von vor 30 Jahren durchzuführen. Die Stadt Bamberg muss hier alle juristischen Möglichkeiten ausschöpfen, um den für die Bürgerinnen und Bürger Bambergs bestmöglichen Lärmschutz zu erhalten.

3. Seit Monaten wird über die so genannte Tunnelvariante in diversen Sitzungsvorlagen und Arbeitskreisen gesprochen. Auch hierzu wurden Plausibilitätsprüfungen von einem externen Gutachter vorgenommen. Noch nie wurde in diesem Zusammenhang bisher vorgebracht, dass auch bei der Tunnelvariante ein so genanntes Verbindungsbauwerk in der Nordflur notwendig ist. Seit Monaten spricht man über den Tunnel, aber ein solcher gravierender Eingriff in die Nordflur kommt erst jetzt auf den Tisch. Jetzt, nachdem die Stadtratsmehrheit eine mögliche dritte Variante (die eingehauste Güterzug-Ostumfahrung) mehrheitlich aussortiert hat. Plötzlich werden eisenbahnbetriebswirtschaftliche Gründe vorgebracht, die ein solches Bauwerk notwendig machen, als wären diese Gründe nicht schon vor Monaten bekannt gewesen. Die Bahn spielt hier ein undurchsichtiges Spiel und nicht mit offenen Karten. Misstrauen ist angesagt.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Gack



Antrag

2. Der Stadtrat unternimmt eine Abklärung
in den fahrberaubten Süd- und Nordflur,
um sich über die Flächenstruktur und das
Beregnungssystem bzw. ~~sein~~ neue Bewässerung
möglichkeiten zu informieren.

Stadträtin
1. Vors. BuB
Daniela Reinfelder
Schorkstr. 2
96049 Bamberg

Stadtrat
Gärtner
Pankraz Deuber
Gundelsheimerstr. 51
96052 Bamberg



Telefon
0951 / 68277

Telefax
0951 / 69374

E-Mail
architekturbueroereinfelder@t
-online.de

Herrn
Oberbürgermeister
Andreas Starke
Rathaus Maxplatz

96047 Bamberg

Bamberg, 21.06.2016

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Durch die jüngsten Entwicklungen in Sachen ICE Bahnausbau Bamberg, vor allem in Bezug auf die Ängste der Bürgerinnen und Bürger vor sechs Meter hohen Mauern durch die Stadt, stehen offensichtlich weitere Änderungen der DB Netz AG an. Daher stellen wir gemeinsam folgenden

Antrag:

Der Oberbürgermeister möge folgendes als Resolution an die Adresse der AG Bahn stellen.

1. Es darf keine 6 m hohen Mauern durch die Stadt geben.
2. Die Schall 03 Neu ist anzuwenden.
3. Das Planfeststellungsverfahren muss neu aufgenommen werden.
4. Die Flächen in der Nordflur für die Bamberger Gärtner sind zu erhalten.
5. Sollten die Punkte 2 bis 3 nicht mit der Bahn verhandelbar sein, dann ist eine lange Tunnelversion zu wählen.

Begründung:

Die Bürgerinnen und Bürger erwarten, dass sich der Stadtrat der Stadt Bamberg für Ihre Interessen einsetzt. Die 6 m hohen Mauern teilen die Stadt und stellen keine Option dar. Es ist völlig unverständlich, weshalb heute eine fast 30 jährige Schallnorm gelten soll, obwohl es neueste Normen gibt. Dies gilt auch für das gesamte Planfeststellungsverfahren. Der Anspruch der Bürger auf Schallschutz muss gewährleistet werden, aber nach dem Stand der neuesten Technik. Ebenso müssen unsere Gärtner in ihrem Fortbestand unterstützt und unser Wetkulurerbetitel erhalten werden.

Daniela Reinfelder
Stadträtin BuB

Mit freundlichen Grüßen

Pankraz Deuber
Stadtrat BuB

SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS
STADTRATSFRAKTION BAMBERG

SPD Stadtratsfraktion Bamberg, Grüner Markt 7 96047 Bamberg

An den Oberbürgermeister der Stadt Bamberg

Herrn Andreas Starke
Rathaus Maxplatz
96047 Bamberg

SPD Stadtratsfraktion
Bamberg
Grüner Markt 7
96047 Bamberg

Fon: 0951 – 208 24 – 36
Fax: 0951 – 208 24 – 37
fraktion@spd-bamberg.de

18.05.2016

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Namen der SPD-Fraktion stellen wir folgenden Antrag:

Die Stadt Bamberg soll nachhaltig und ausdrücklich einen bedarfsgerechten und konditionierten Bahnausbau gegenüber der Bahn fordern. Dies bedeutet, die Zweigleisigkeit belassen oder auf nur drei Gleise erweitern.

Gleichzeitig muss weiterhin auf folgenden Punkten bestanden werden:

- maximaler Lärmschutz der Bamberger Bürger
- Erhalt des ICE - Systemhalts
- S-Bahn Haltestelle im Bamberger Süden mit vorgezogenen Lärmschutzmaßnahmen

Begründung:

Die unabhängigen Gutachten von KCW und VWI belegen deutlich, dass die vorhandenen Kapazitäten im Bereich Bamberg für Güterverkehr und Personenverkehr mindestens bis 2030 absolut ausreichend sind (z.B. maximale Güterzüge pro Tag 150). Diese Zahl wurde nun ebenfalls im neuen BVWP von Seiten der DB angenommen.

Einen unnötigen Bahnausbau auf 4 Gleise, der 700 Mio. Euro verschlingt und gleichzeitig die Bamberger Bürgerinnen und Bürger mit einer 10 Jährigen Monsterbaustelle belastet lehnt die SPD-Fraktion daher strikt ab.

Da in Bambergs Süden der schon lange versprochene Lärmschutz dringend benötigt wird soll sich daher die Stadt Bamberg für einen S-Bahn Halt im Süden aussprechen um den Lärmschutz schnellstmöglich realisieren zu können.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Sebastian M. Niedermaier
gez. Heinz Kuntke
gez. Klaus Stieringer

FDP-Ortsverband Bamberg-Stadt
Stadtrat Martin Pöhner
Katharinenstraße 1,
96052 Bamberg
Tel. 0170-3225084
Mail: Martin.Poehner@t-online.de



Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

Antrag der FDP

**Ermittlung der Kosten, die auf die Stadt beim ICE-Ausbau für die Erneuerung der
Unterführungen zukommen**

21.04.2016

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

hiermit beantrage ich, dass die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn die Kosten ermittelt, die auf die Stadt für die Erneuerung der Straßenunterführungen beim ICE-Ausbau im Stadtgebiet zukommen. Ich beantrage, diese sowohl für die Variante 2 „Oberirdische Durchfahrung mit innovativem Lärmschutz“ als auch für die Variante 5 „Tunnel in bergmännischer Bauweise“ zu ermitteln. Aus Sicht der FDP kann eine fundierte Entscheidung des Stadtrates für eine der beiden Varianten nur unter Berücksichtigung der auf die Stadt zukommenden Kosten bei den Unterführungen getroffen werden. Diese sind – angesichts der zu erwartenden Millionenbeträge – eine wichtige Entscheidungsgrundlage.

Bereits im Voraus vielen Dank für Ihre Bemühungen!

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink that reads "Martin Pöhner".

Martin Pöhner
Stadtrat der FDP

GAL-Fraktionsbüro Grüner Markt 7 96047 Bamberg

**Herrn Oberbürgermeister
Andreas Starke
Rathaus Maxplatz**

96047 Bamberg

Bamberg, 4. April 2016

Antrag: Bürgerbeteiligung bei Diskussion über Bahnausbau-Varianten

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in der Entscheidung, für welche Variante des Bahnausbaus die Stadt sich ausspricht, wird von Seiten des Bundes zeitlicher Druck gemacht. Die Stadtpolitik macht es sich damit – zu Recht – nicht einfach und diskutiert die verschiedenen Möglichkeiten seit langem kontrovers. Wer bisher noch gar nicht organisiert zu Wort kam bzw. befragt wurde, ist die Bamberger Bevölkerung.

Wir beantragen deshalb mindestens eine Bürgerinformation und moderierte Bürgerdiskussion, gegebenenfalls zusätzlich weitere Formen der Bürgerbeteiligung, z.B. Workshop, Umfrage, etc.

Grundlage dafür sollen alle bereits vorliegenden Fachpositionen und Gutachten sein, die der Öffentlichkeit per Internet zugänglich gemacht werden bzw. bei einer Veranstaltung öffentlich vorgestellt und erläutert werden sollen.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.
Mit freundlichen Grüßen

Ursula Sowa

Ursula Sowa

Peter Gack

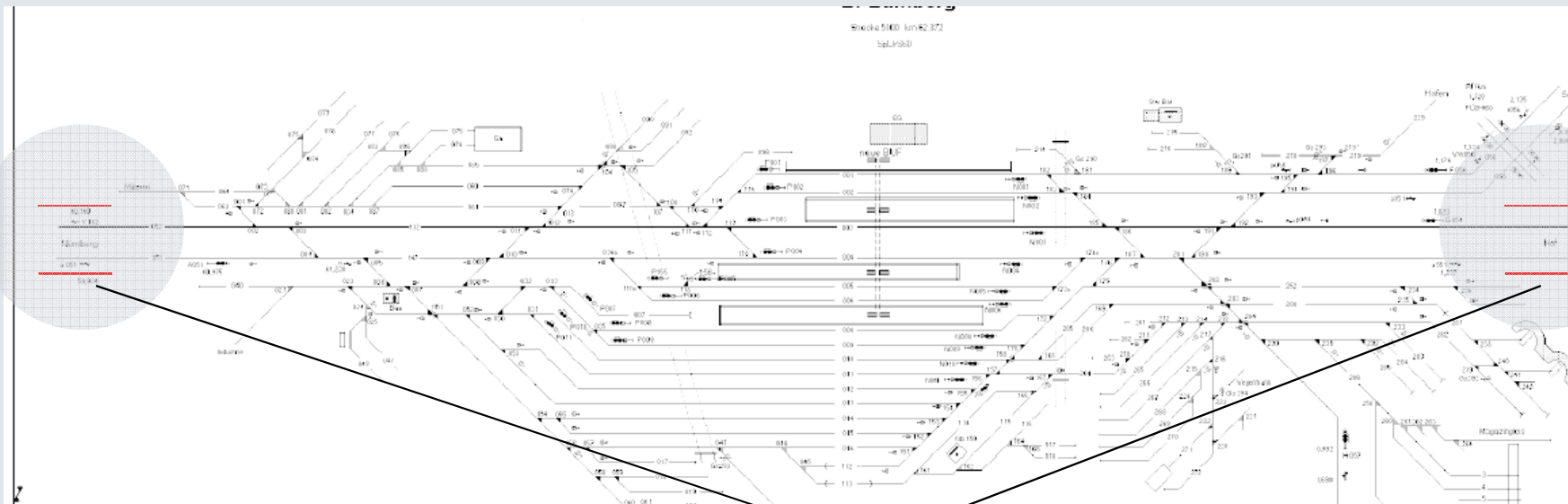
Peter Gack

Eisenbahnbetriebs- wissenschaftliche Untersuchung (EBWU)

Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

2. Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) – Grundlage für den 4-gleisigen Ausbau

- Am 09.11.2016 wurde durch die SPD-Bundestagsfraktion ein „Schienenpakt 2030“ verabschiedet. Dieser besagt als 1. Maßnahme, dass die Kapazität des Schienennetzes zu verdoppeln ist.
- Der verabschiedete Bundesverkehrswegeplan sieht einen 4-gleisigen Ausbau des Knoten Bambergs vor.
- 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. **Ein 4-gleisiger Ausbau ist zwingend erforderlich!**

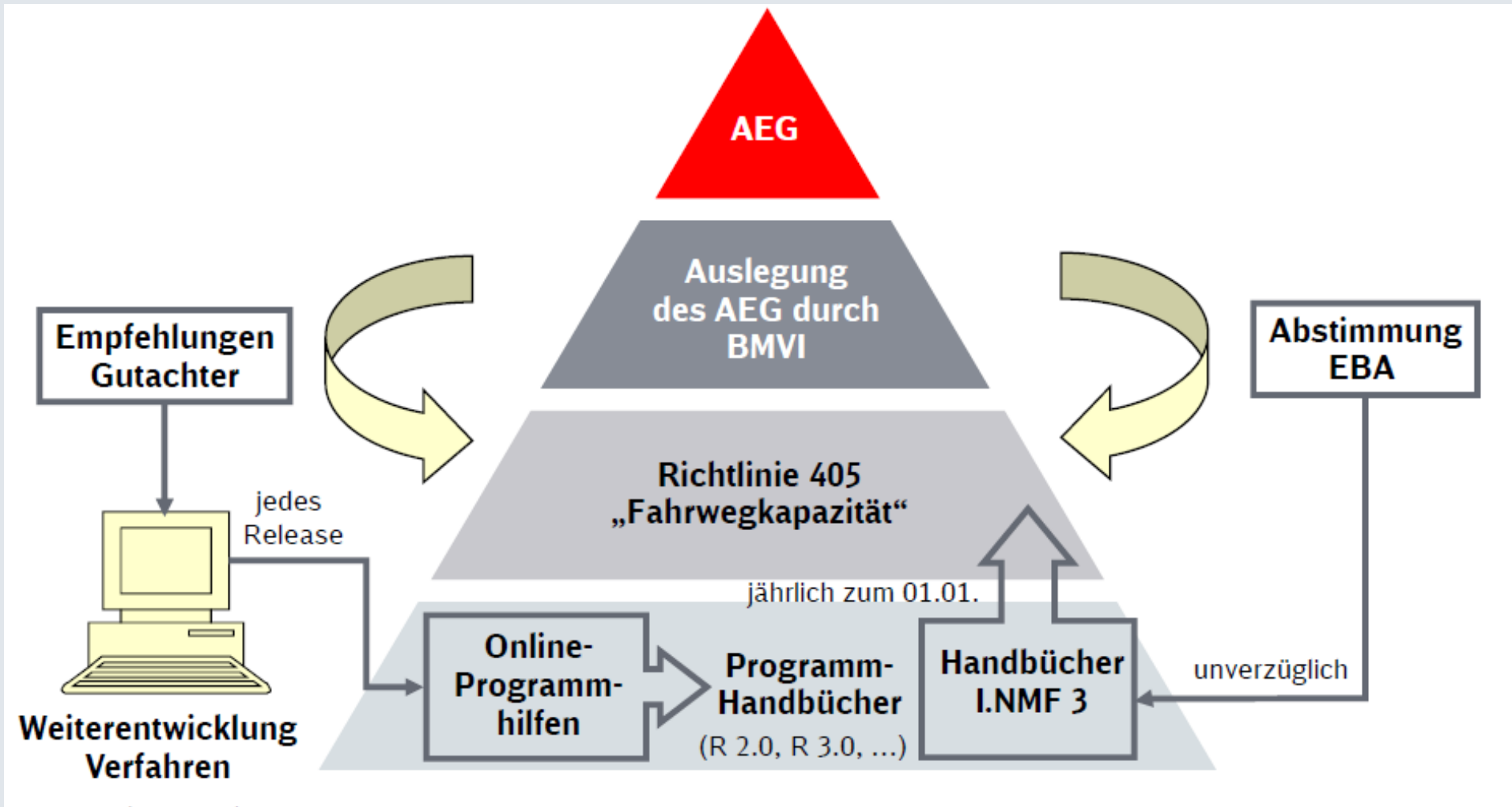


Spurplan ohne den 4-gleisigen Ausbau

„Flaschenhals“, der aufgelöst werden muss!

**Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld
Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg
2. EBWU als Grundlage für den 4-gleisigen Ausbau - Allgemeines**

■ **Rechtliche Grundlage**



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebersfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

2. EBWU als Grundlage für den 4-gleisigen Ausbau - Allgemeines

- Die Qualitätsmaßstäbe der Kenngröße „außerplanmäßige Wartezeit“ bei analytischen Knoten- und Streckenberechnungen mit LUKS sind gemäß Richtlinie Ril 405.0104 wie folgt zu interpretieren:

		wirtschaftlich-optimaler Leistungsbereich		
Betriebsqualität	Premium	optimal	risikobehaftet	mangelhaft
Auslastung Infrastruktur	unwirtschaftlich	optimal	sehr hoch	zu hoch
Qualitätsfaktor	< 0,5	0,5 bis 1,2	> 1,2 bis 1,5	> 1,5
Nutzungsgrad Nennleistung	< ca. 80%	ca. 80 % bis ca. 108%	> ca. 108% bis ca. 115%	> ca. 115%
Richtlinien- und Rechtsfolgen	Rückbau erlaubt; jedoch bei Kapazitätsreduzierung > 10% Verfahren nach §11 AEG erforderlich.	Planungsziel für Neu-, Aus- und Umbau ist die Nennleistung; geringfügige Überschreitung zulässig (§ 18 AEG).	Für Aus- und Umbau nur mit besonderer Begründung <u>ausnahmsweise akzeptabel</u> , aber Verbot kapazitätsreduzierender Maßnahmen aller Art (Weisung).	Überlasteter Schienenweg gemäß Verwaltungsrichtlinie EBA u. BNetzA auf Basis § 16 EIBV ff.; für Aus- und Neubau nicht akzeptabel.

DB Netz AG | I.NMF 3 (V) | 01.07.2015

5

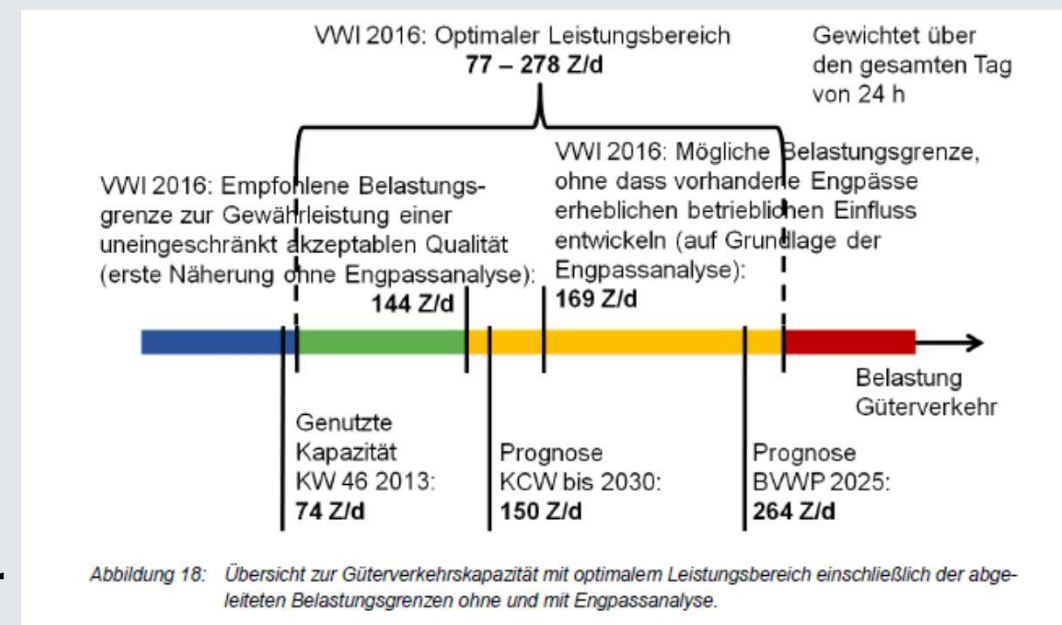
→ Bei Neu-, Aus- und Umbauten ist eine Infrastruktur nur mit einer **optimalen** Betriebsqualität herzustellen

Ausbaustrecke Nürnberg – Ebersfeld Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

2. EBWU als Grundlage für den 4-gleisigen Ausbau - Allgemeines

- Die im Auftrag der Stadt Bamberg erstellte Leistungsuntersuchung der VWI Stuttgart GmbH vom April 2016 für den Knoten Bamberg kommt zu der Schlussfolgerung:

- dass die Prognosezugzahlen 2025 aus der Bedarfsplanüberprüfung, in einem aus der Sicht der VWI Stuttgart GmbH ermittelten, noch optimalen Leistungsbereich mit **risikobehafteter** und nur noch mangelhafter Qualität abgewickelt werden könnten.
- sowie dass die Prognosezahlen 2030 aus der KCW Prognose, in einem aus der Sicht der VWI Stuttgart GmbH ermittelten, noch optimalen Leistungsbereich mit akzeptabler **risikobehafteter** Qualität abgewickelt werden könnten (Abb. 18, Seite 36).



- Eine Abwicklung des Betriebs mit risikobehafteter Qualität entspricht jedoch nicht den Vorgaben des Allgemeinen Eisenbahn Gesetzes (AEG) und der Ril 405. Ein Ausbau ist somit zwingend erforderlich.

Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

2. EBWU als Grundlage für den 4-gleisigen Ausbau – Durchfahrung und Tunnel

- siehe **Anlage 8**: Ausbau Knoten Bamberg im Rahmen ABS 8.1 – EBWU zum Vergleich der Spurplanvarianten „Tunnel“ und „Durchfahrung“



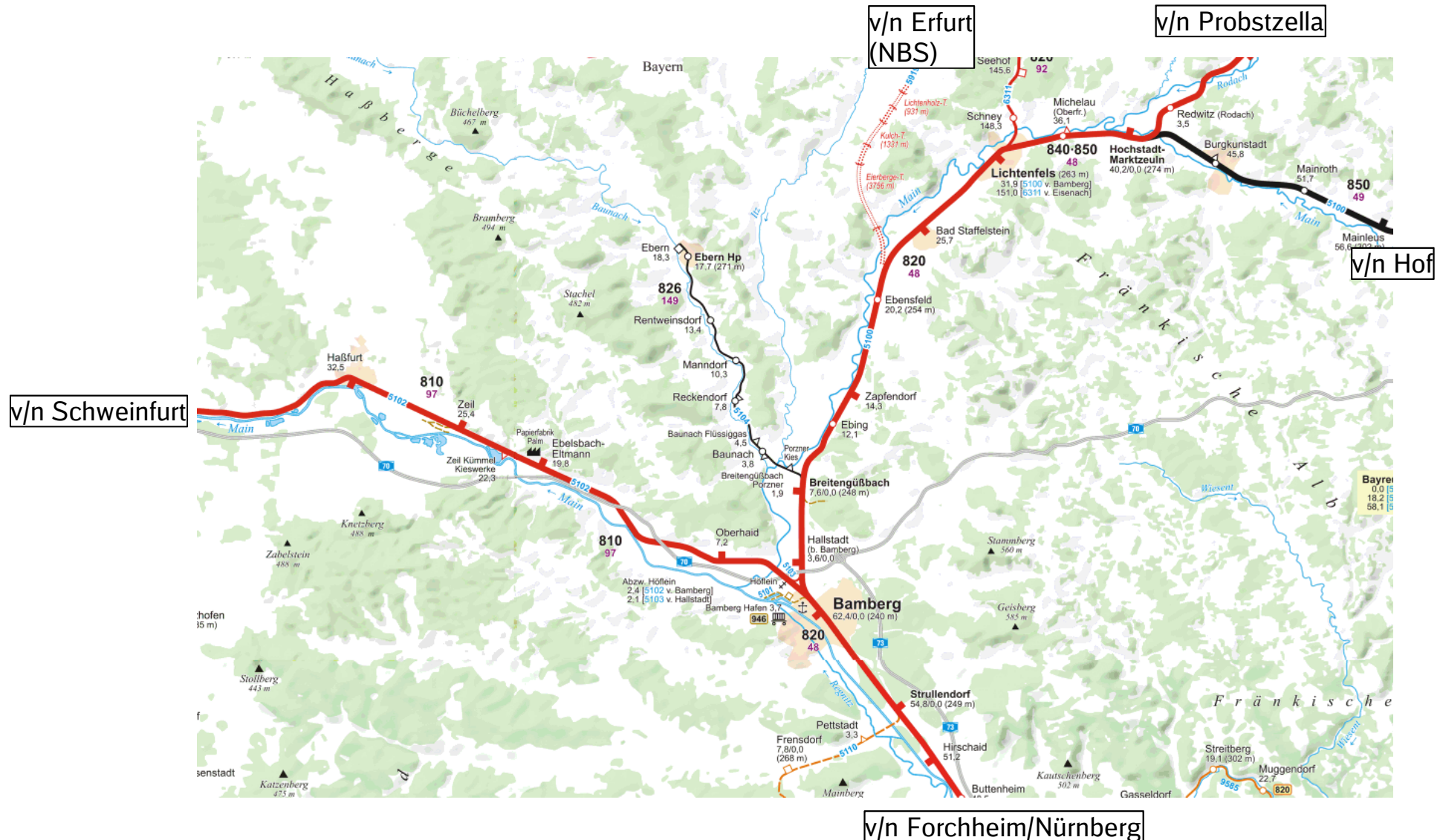
Foto: Volker Emersleben

Ausbau Knoten Bamberg im Rahmen ABS 8.1

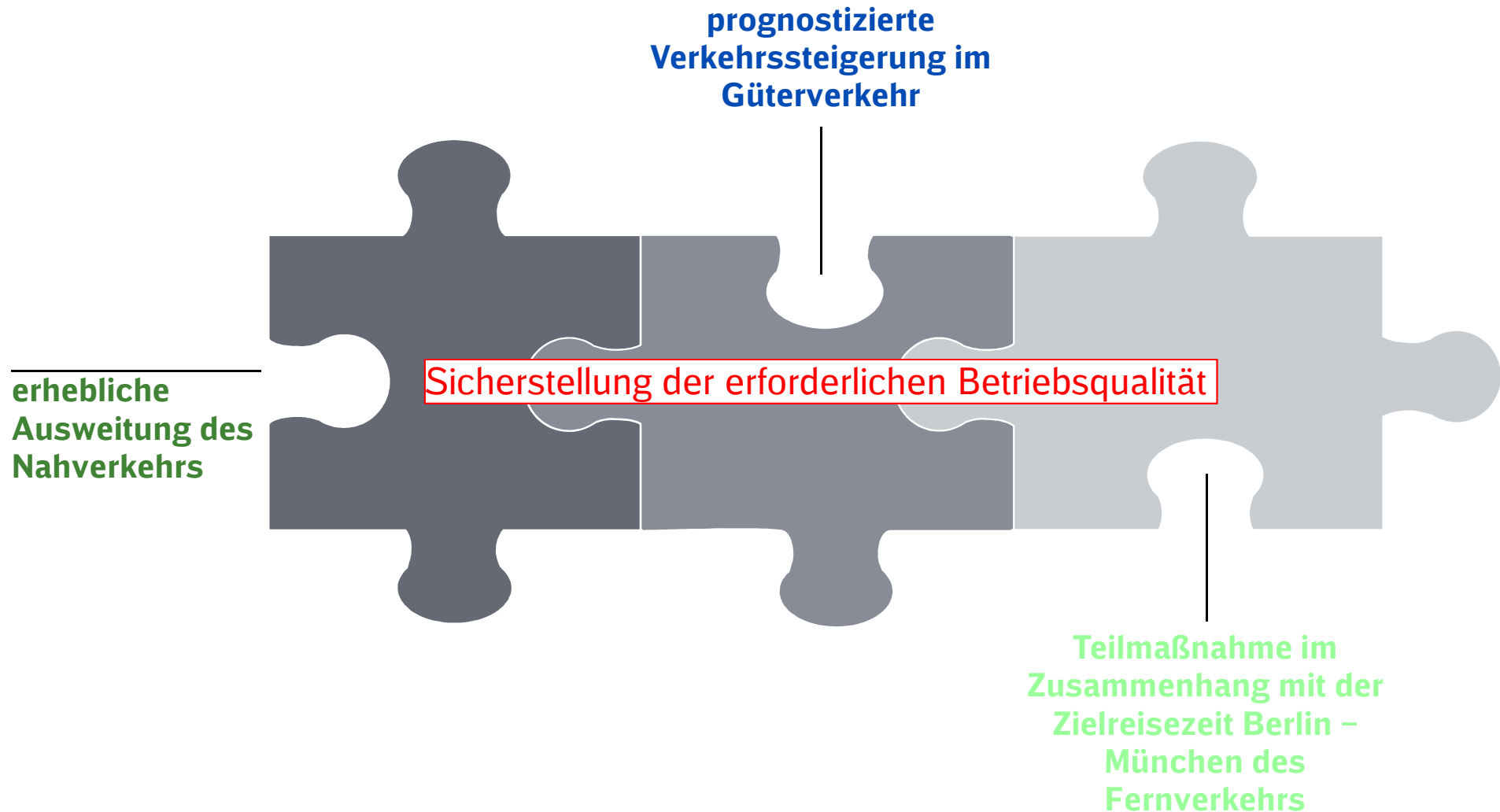
EBWU zum Vergleich der Spurplanvarianten „Tunnel“ & „Durchfahrung“

- Beide Spurplanvarianten wurden einem standardisierten Untersuchungsverfahren unterzogen, bei dem die Einhaltung festgelegter Parameter verschiedener Richtlinien der DB Netz AG zu prüfen war
- Durchfahrungs- und Tunnelvariante erfüllen die Vorgaben der analytischen Kennwerte – Qualitätsfaktoren der Teilfahrstraßenknoten (TFK) zwischen Premium- und wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität – und sind damit im Sinne dieses Kriteriums gleichwertig
- Der Spurplan der Tunnelvariante führt zu verkehrlichen Einschränkungen und Abweichungen/Anpassungen der Fahrpläne im Personenverkehr
- Die untersuchten Spurplanvarianten sind für die Bewältigung des unterstellten Betriebsprogramms grundsätzlich geeignet

Im Knoten Bamberg kommt es bei Vollausbau der ABS 8.1 zu einer umfangreichen Überlagerung unterschiedlicher Verkehrsströme und betrieblicher Anforderungen



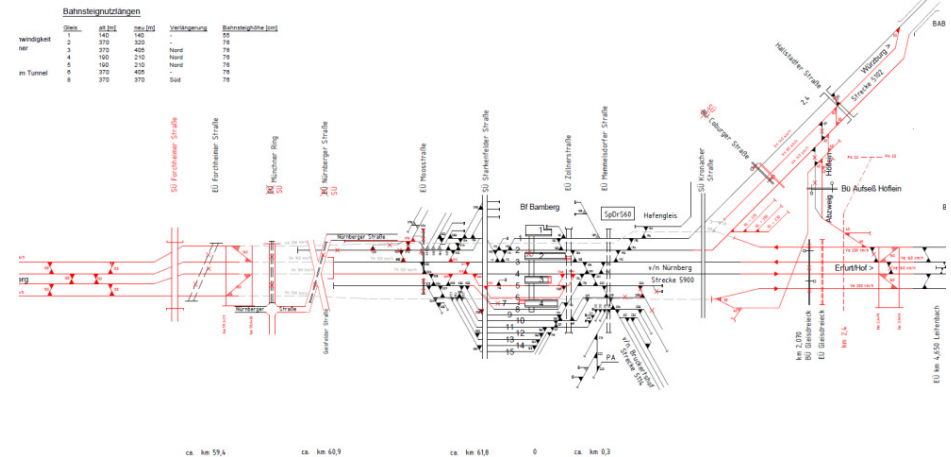
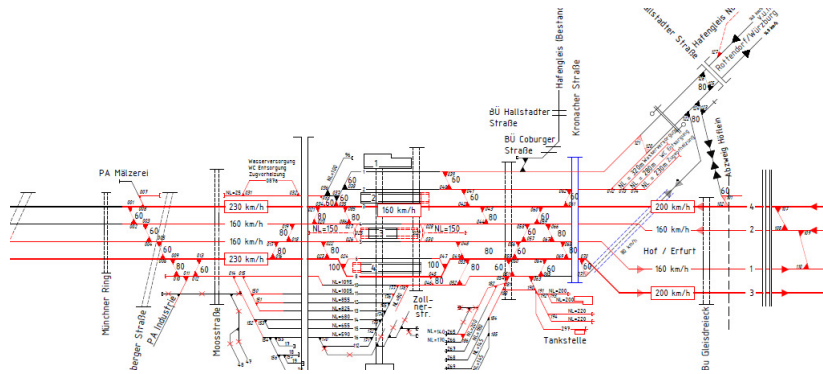
Verkehrsmehrungen, Reisezeitanforderungen und Qualitätsaspekte bedingen eine Anpassung der Infrastruktur auch im Knoten Bamberg



Für den Knoten Bamberg werden zwei Planungsvarianten einer betrieblichen und verkehrlichen Prüfung unterzogen

Variante Durchfahrung

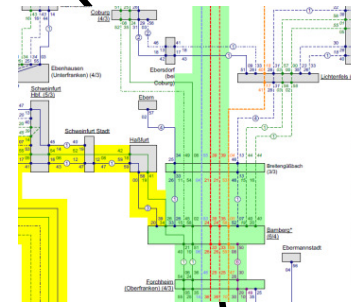
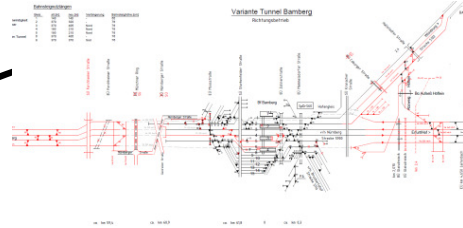
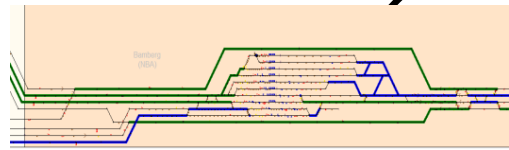
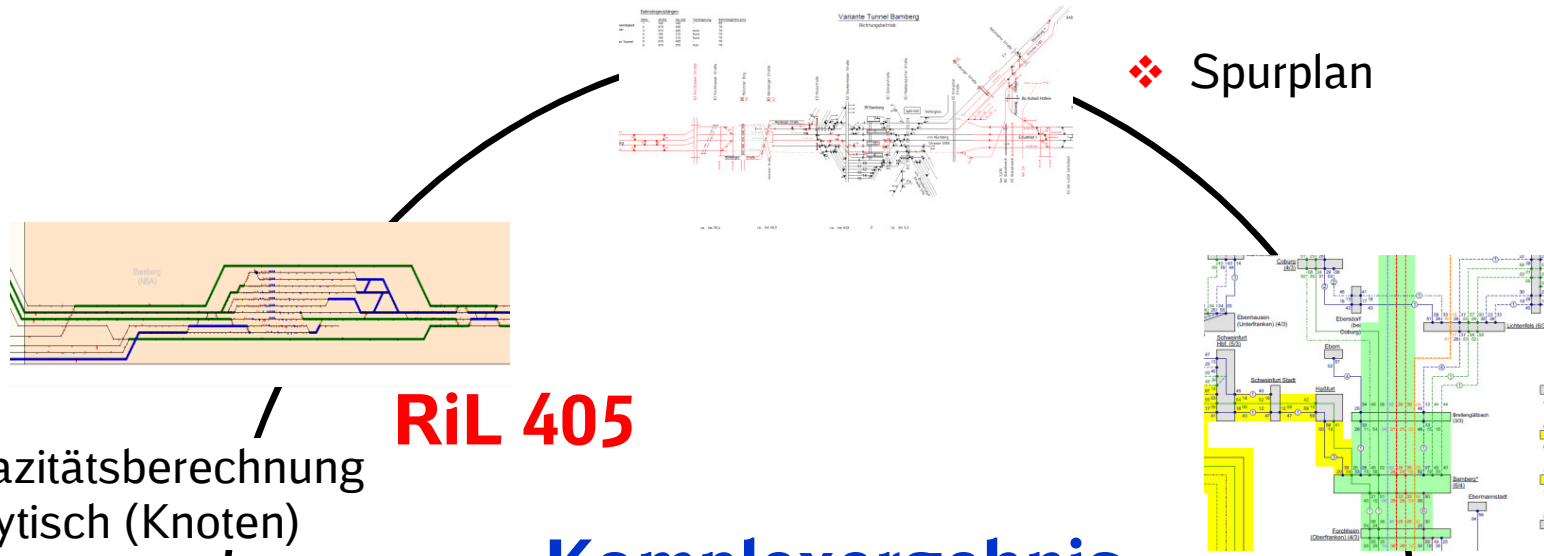
Variante Tunnel



Sind die beiden Spurplanvarianten aus betrieblicher und verkehrlicher Sicht vergleichbar?

Spurplanskizze (nicht maßstäblich)

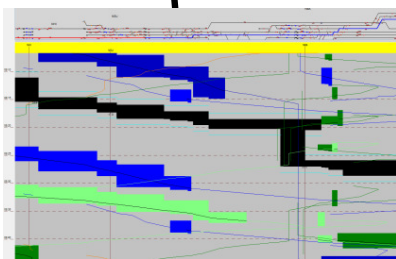
Methodik der EBWU: Wie erfolgt die Bewertung der beiden Spurplanvarianten aus betriebswissenschaftlicher Sicht?



❖ Betriebsprogramm, Fahrplan SPV

RiL 405

Komplexergebnis EBWU



❖ Fahrplanstudie, deterministische Prüfung

RiL 402

❖ Mengengerüst Güterverkehr (Prognose)

Prognose 2025 aus der Bedarfsplanüberprüfung (Stand: KW 4/2014) [Startseite] [IST-Zugabteil]

Streckennummer eingeben: 5900

Streckennummer	Richtung	SPFV		SGV		SPFV		SPNV		SGV									
		6:22 Uhr	22:16 Uhr	6:22 Uhr	22:16 Uhr	6:22 Uhr	22:16 Uhr	6:22 Uhr	22:16 Uhr	6:22 Uhr	22:16 Uhr								
N/N	Nürnberg Hbf	60	8	68	24	9	63	11	27	39	58	10	68	34	9	63	16	19	35
N/B	Nürnberg Jansenbrücke	60	8	68	24	9	63	11	27	39	58	10	68	34	9	63	16	19	35
NF	Fuerth (Bay)	24	4	28	34	6	40	24	29	53	24	4	28	34	6	40	24	33	57
NEF	Erlangen	0	0	0	48	12	60	33	38	62	0	0	48	12	60	34	31	65	
NER	Forchheim (Ost)	0	0	0	34	8	42	33	28	61	0	0	34	8	42	34	31	65	
NFO	Forchheim (Ost)	0	0	0	34	8	42	33	28	61	0	0	34	8	42	34	31	65	
NFO	Strullendorf	0	0	0	38	4	42	33	28	61	0	0	38	4	42	34	31	65	
NSU	Bamberg	0	0	0	38	4	42	33	28	61	0	0	38	4	42	34	31	65	

Die Arbeitsschritte der EBWU sind für beide Spurplanvarianten identisch und bauen jeweils aufeinander auf

Schritt 1a

- Transfer Angebotsplanung des SPV (BEG und DB Fernverkehr) in ein Fahrplanprojekt von DB Netz




Schritt 1b

- Umsetzung Prognose Güterverkehr mittels Einlegen von Musterzügen in vorhandenes Fahrplanprojekt



Schritt 2

- Herstellung/Prüfen auf Konfliktfreiheit
-  Umsetzung Richtlinie 402

Schritt 3

- Bewertung und Vergleich der deterministischen Ergebnisse beider Varianten




Schritt 4

- Datentransfer (Infrastruktur und Betriebsprogramm) in fahrplanunabhängiges analytisches Tool



Schritt 5

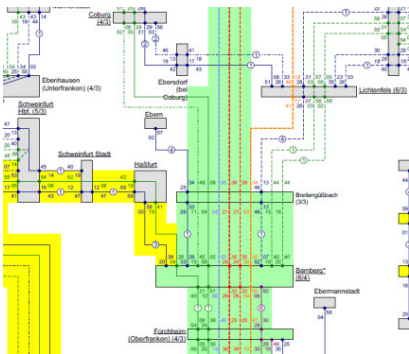
- Ermittlung und Bewertung der analyt. Kenngrößen (Knotenberechnung)
-  Umsetzung Richtlinie 405

Schritte 1, 2 und 3 – die verkehrlichen Vorgaben werden mit der offiziellen DB Netz- Fahrplansoftware „sichtbar“ gemacht

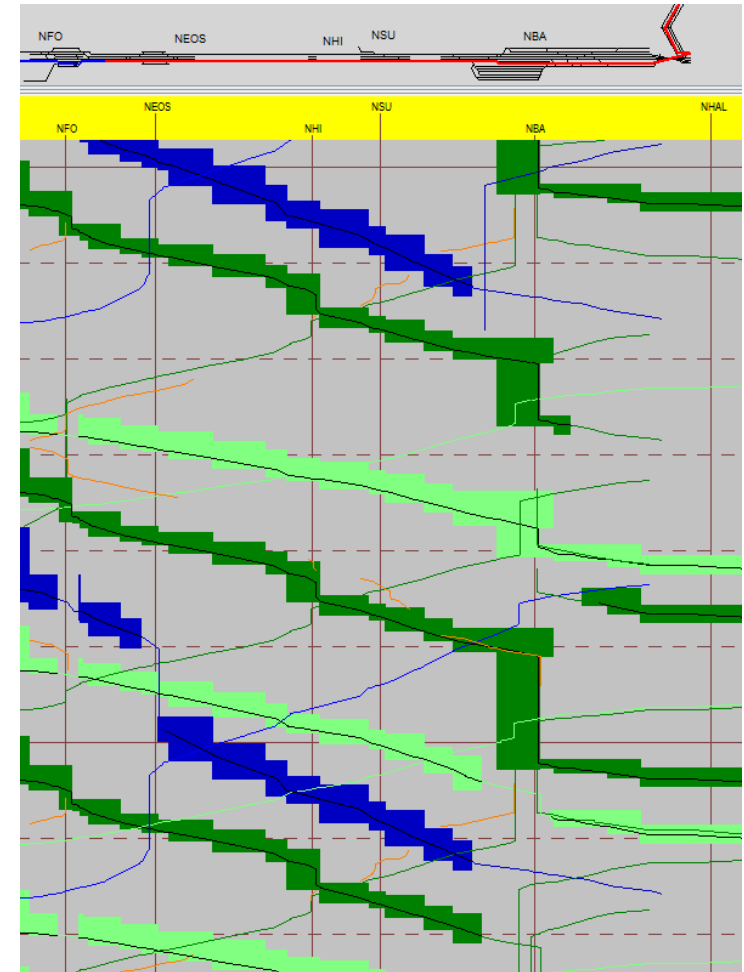
Prognose 2025 aus der Bedarfsplanüberprüfung (Stand: KW 41/2014) [Startseite] [IST-Zugzahlen]

Streckennummer eingeben: 5919				Richtung			Gegenrichtung														
Kurzname		Knotenname		SPFV			SPNV			SGV			SPFV			SPNV			SGV		
von	nach	von	nach	6-22 Uhr			22-6 Uhr			Σ			6-22 Uhr			22-6 Uhr			Σ		
NEF	NER	Eltersdorf	Erlangen	24	4	28	34	6	40	33	28	61	25	3	28	34	6	40	34	31	65
NER	NBA	Erlangen	Bamberg	25	3	28	34	6	40	33	28	61	25	3	28	34	6	40	34	31	65
NBA	NUL	Bamberg	Unterleiterbach	25	3	28	16	2	18	19	29	48	24	4	28	16	2	18	20	28	48

Datenbank Zugzahlen (Verteilung nach Tag/Nacht) als Basis Mengengerüst des Güterverkehrs



„Netzgrafik“ definiert Anzahl und zeitliche Lagen des Personenverkehrs

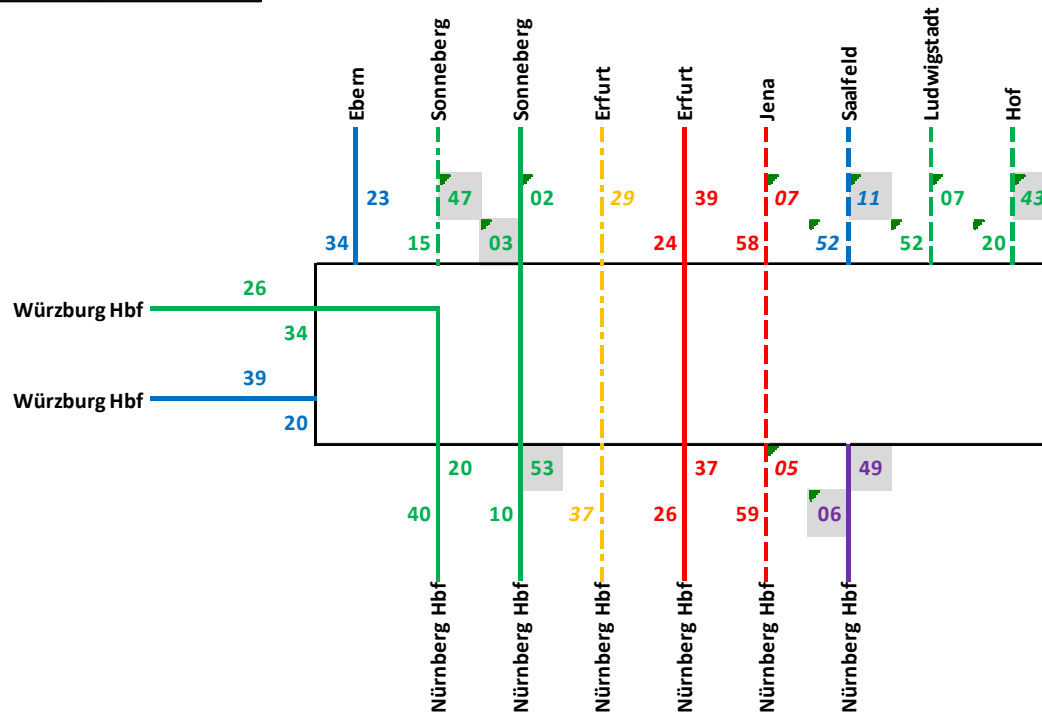


Fahrplanerstellung und Visualisierung mittels Zeit-Weg- Belegungsgrafik („Sperrzeitentreppe“)

Relevanz: Richtlinie 402

Der Fahrplan der „Durchfahung“ kann in der „Tunnelvariante“ nicht vollständig umgesetzt werden

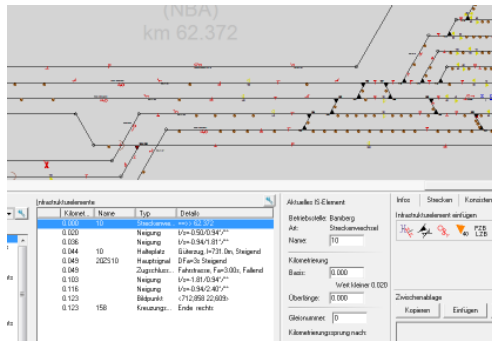
Knotengrafik Tunnel



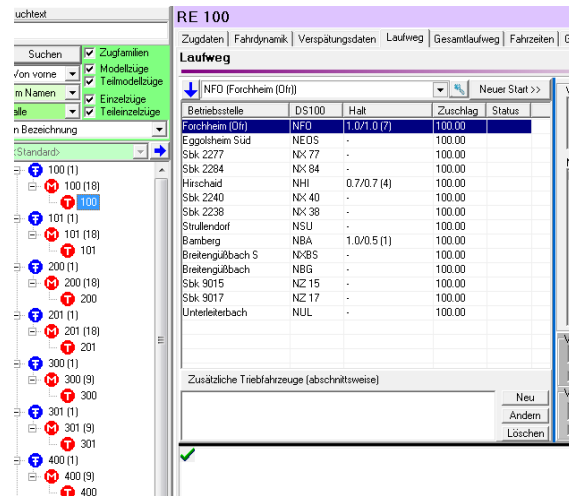
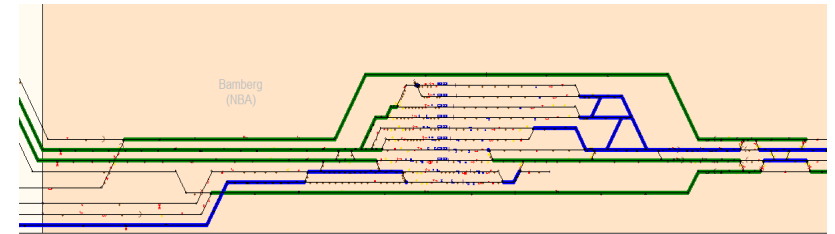
Grau unterlegte Zeiten = Änderungen ggü. Durchfahungsvariante

- Durch die fehlende Viergleisigkeit in den Bahnhof aus Süd- und Nordrichtung ergeben sich Änderungen im realisierbaren Betriebsprogramm; z.B.
 - Kein Halt der S-Bahn Bamberg Süd möglich
(Halt im Tunnel kann baulich nicht realisiert werden)
 - Veränderungen von Nahverkehrszeiten
(Züge verlassen nun im Zugfolgeabstand den Bahnhof; z.B. x:39 ICE nach Erfurt, x:43 RE nach Hof, x:47 RE nach Sonneberg, es ergeben sich ggf. Konflikte oder Anschlussverluste auf Unterwegs-/Zielbahnhöfen)
 - Anschlussverluste in Bamberg
(aus RE von Sonneberg auf S-Bahn nach Nürnberg; 6 min erforderlich)
 - Fahrzeitverlängerungen aus/in Richtung Nürnberg und Breitengüßbach
(nur im Bereich von 6 - 24 Sekunden, somit keine Sichtbarkeit im Fahrplan)

Schritte 4 und 5 - Datentransfer ermöglicht Berechnung der analytischen Qualitätskenngrößen



Übernahme der Infrastruktur



Ermittlung, Visualisierung und Vergleich der analytischen Kenngrößen als wertender Qualitätsmaßstab

Relevanz: Richtlinie 405

Bildung von Modellzügen aus den Fahrplandaten

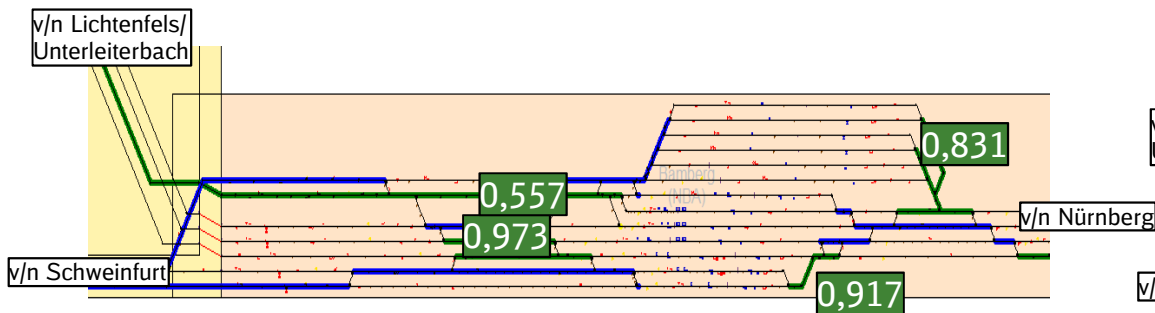
Die Qualitätsmaßstäbe der Kenngröße „außerplanmäßige Wartezeit“ bei analytischen Knoten- und Streckenberechnungen mit LUKS sind gemäß Ril 405.0104 wie folgt zu interpretieren

		wirtschaftlich-optimaler Leistungsbereich		
Betriebsqualität	Premium	optimal	risikobehaftet	mangelhaft
Auslastung Infrastruktur	unwirtschaftlich	optimal	sehr hoch	zu hoch
Qualitätsfaktor	< 0,5	0,5 bis 1,2	> 1,2 bis 1,5	> 1,5
Nutzungsgrad Nennleistung	< ca. 80%	ca.80 % bis ca. 108%	> ca. 108% bis ca. 115%	> ca. 115%
Richtlinien- und Rechtsfolgen	Rückbau erlaubt; jedoch bei Kapazitätsreduzierung > 10% Verfahren nach §11 AEG erforderlich.	Planungsziel für Neu-, Aus- und Umbau ist die Nennleistung; geringfügige Überschreitung zulässig (§ 18 AEG).	Für Aus- und Umbau mit besonderer Begründung ausnahmsweise akzeptabel, aber Verbot kapazitätsreduzierender Maßnahmen aller Art (Weisung).	Überlasteter Schienenweg gemäß Entwurf Verwaltungsrichtlinie des EBA auf Basis § 16 EIBV ff., für Aus- und Neubau nicht akzeptabel.

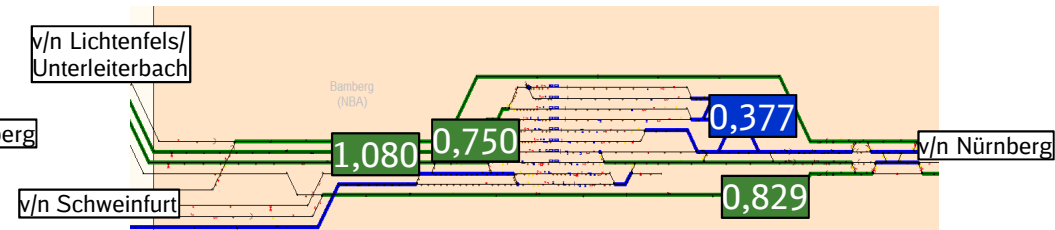
Beide Spurplanvarianten erfüllen die Vorgaben der RiL 405 und sind aus analytischer Sicht damit gleichwertig

Darstellung: analytische Knotenberechnung LUKS, Qualitätsfaktor Betrieb, 6 - 22 Uhr

Variante Durchfahrung



Variante Tunnel



Maßstab Qualitätsfaktor: < 0,5 = Premiumqualität, 1,0 = optimal, > 1,2 = risikobehaftet, > 1,5 = mangelhaft

Variante Durchfahrung

Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

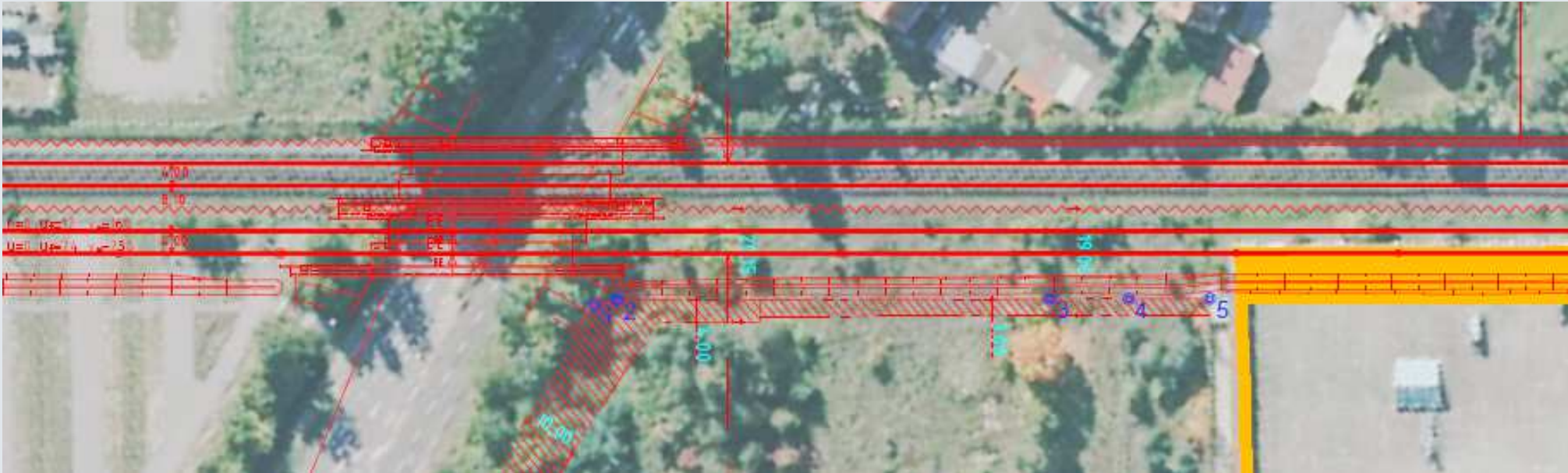
Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

3. Variante Durchfahrung

Legende :

-  Planung
-  Lärmschutzwand
-  Straßenplanung / Grundstücksgrenze Bahn
-  Planung nachrichtlich
-  Bestand
-  Rückbau
-  Erweiterung Bahnsteig
-  Bestehender Bahnsteig
-  Wasserschutzzone

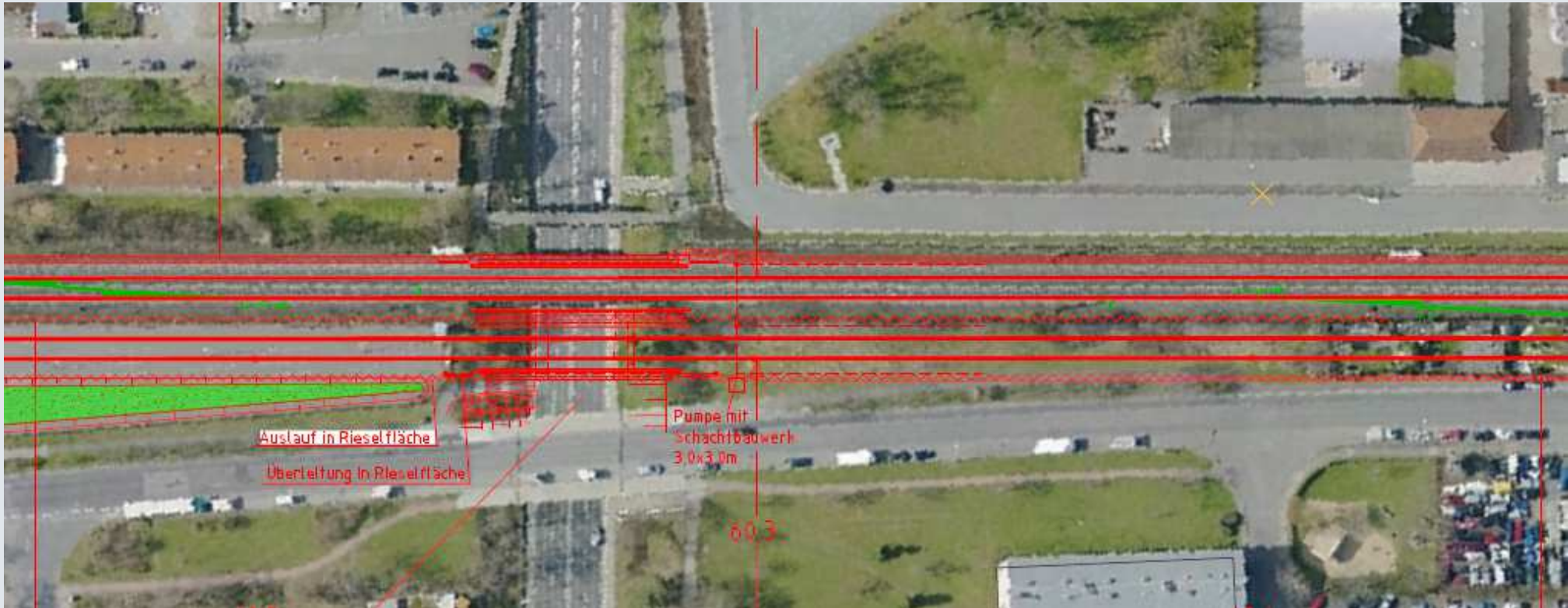
Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld
Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg
3. Variante Durchfahrung Bereich Forchheimer Straße



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

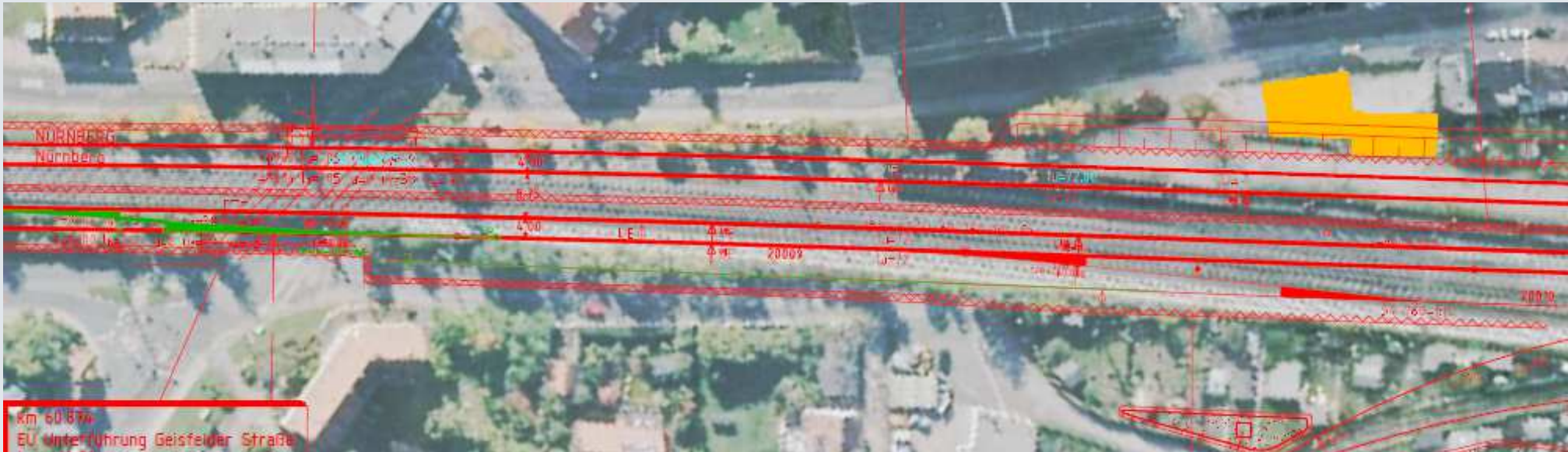
3. Variante Durchfahrung Bereich Münchner Ring



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

3. Variante Durchfahrung Bereich Geißfelder Straße



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

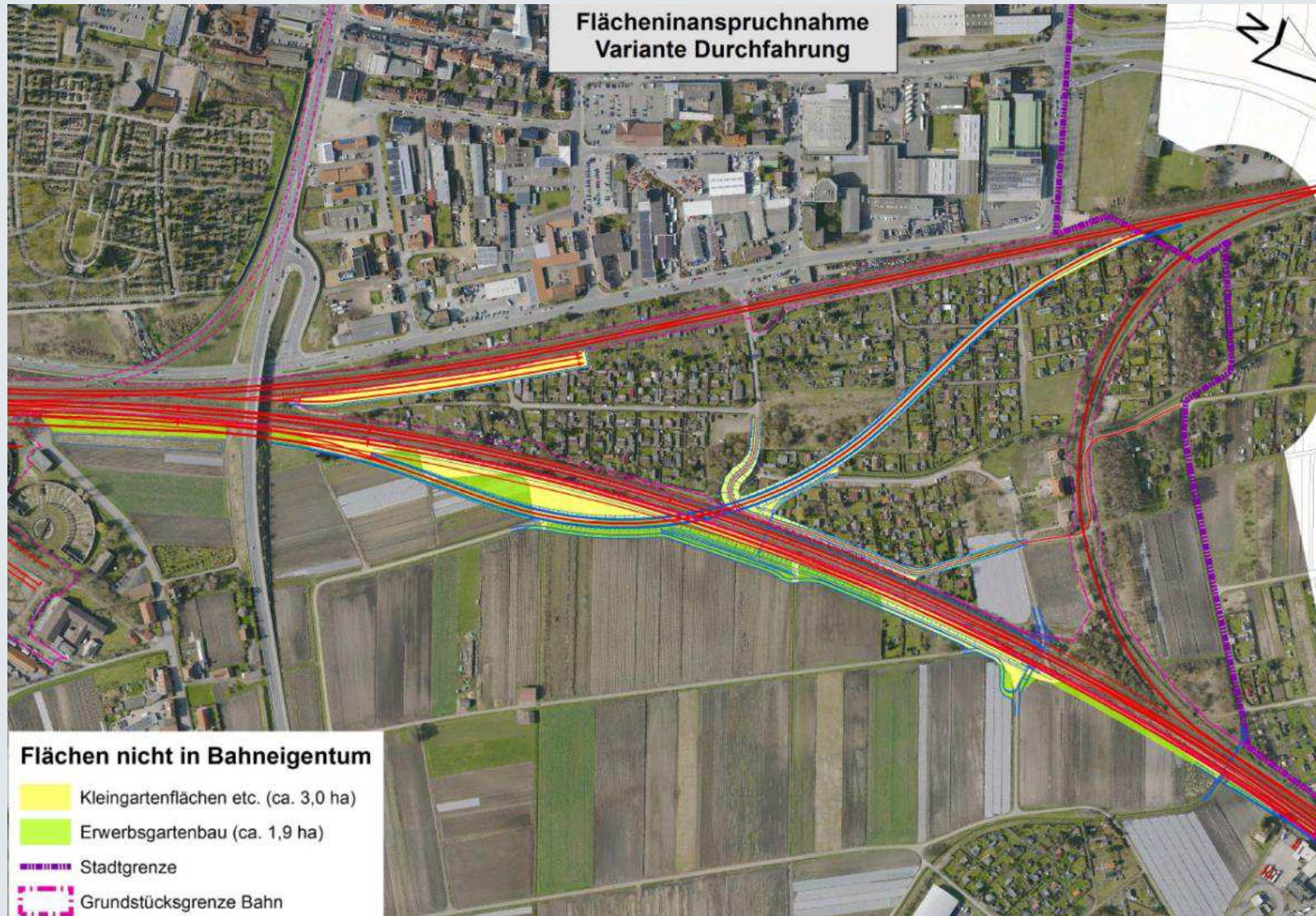
3. Variante Durchfahrung Bereich Bahnhof Zollner Straße



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg 3. Variante Durchfahrung – Lage/Ansicht – Bereich Memmelsdorfer Straße



Ausbautrecke Nürnberg – Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg 3. Variante Durchfahrung Bereich Gärtnerfläche



Variante Tunnel

Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

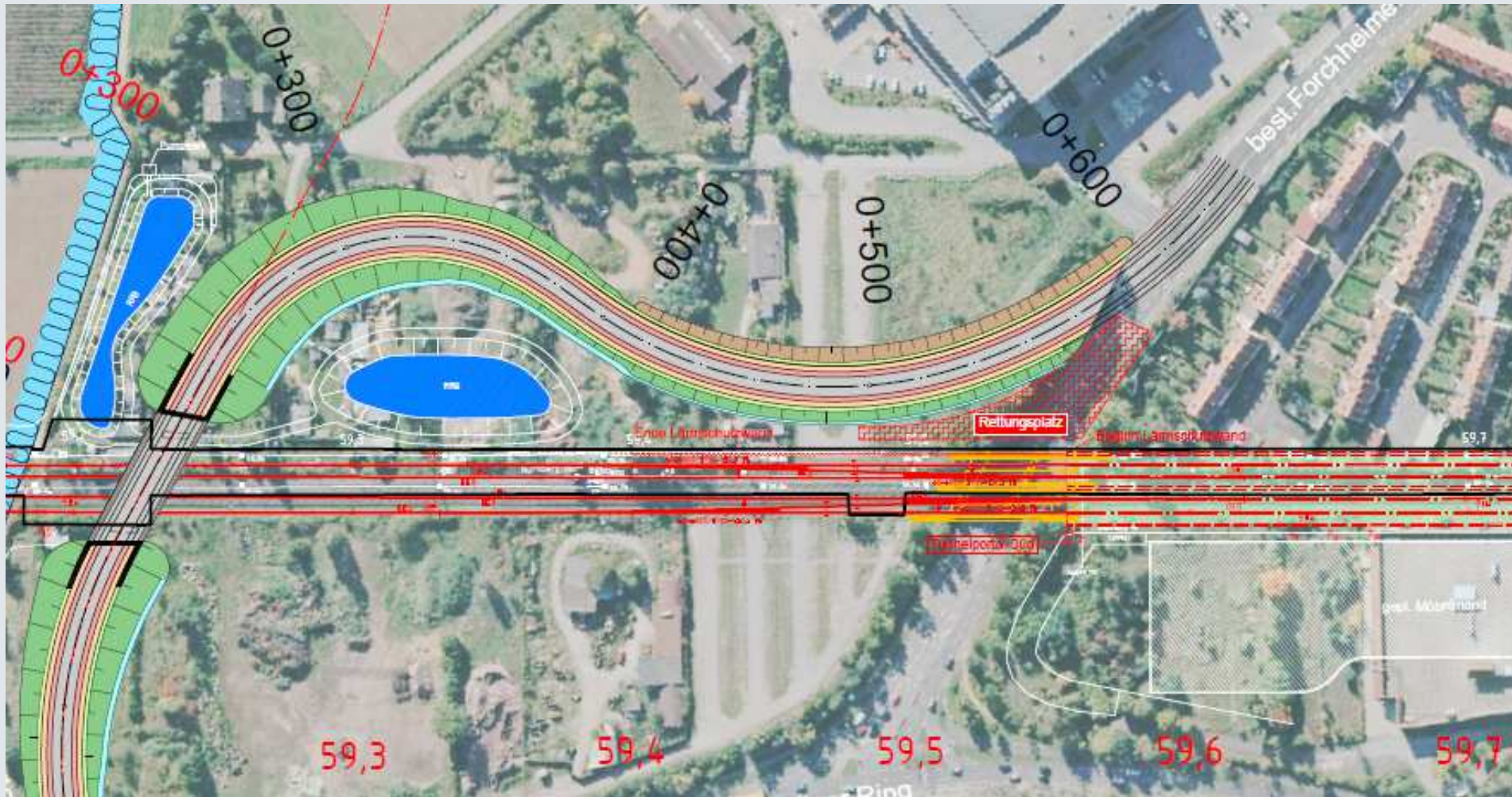
Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

4. Variante Tunnel

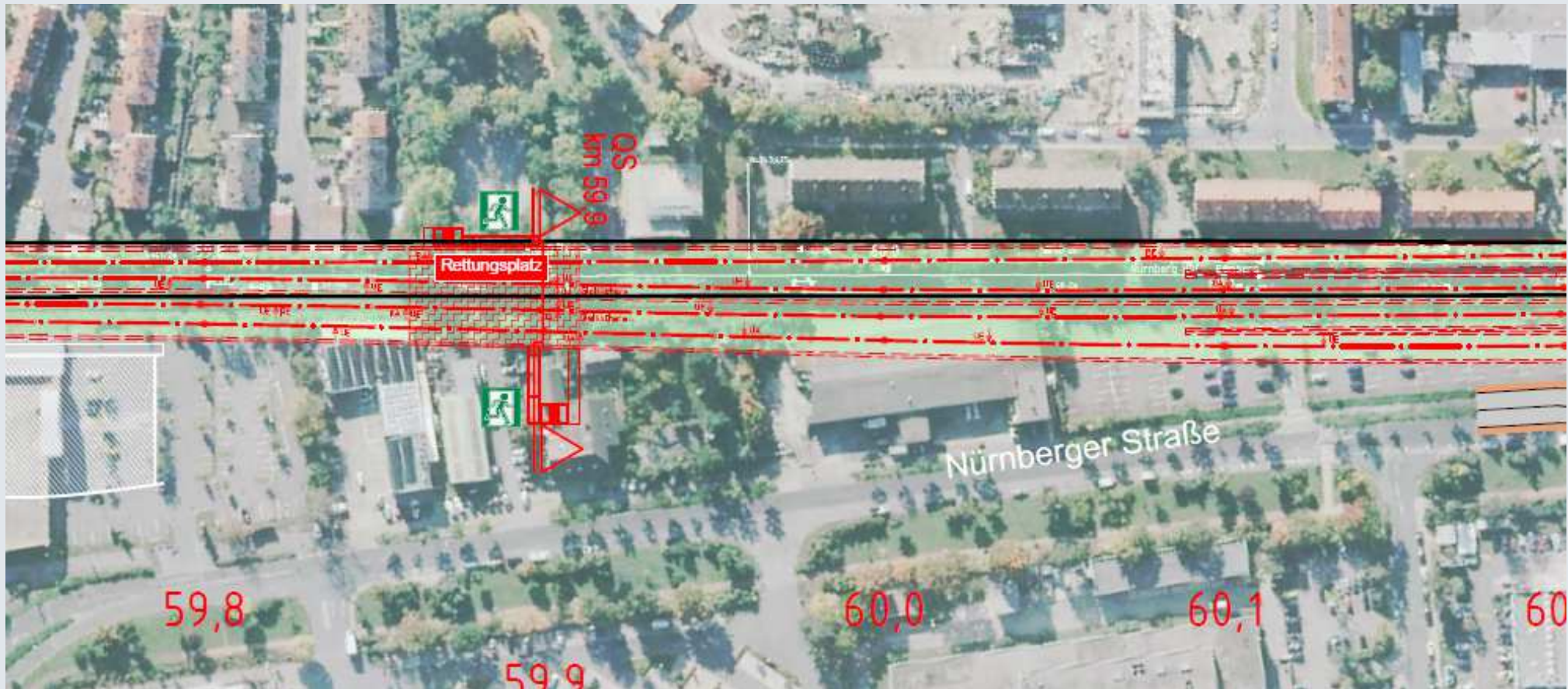
Legende :

-  Planung
-  Lärmschutzwand
-  Straßenplanung / Grundstücksgrenze Bahn
-  Planung nachrichtlich
-  Trasse im Tunnel bergmännische Bauweise
-  Trasse im Tunnel offene Bauweise
-  Trog
-  Bestand
-  Rückbau
-  Erweiterung Bahnsteig
-  Bestehender Bahnsteig
-  Wasserschutzzone

Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld
Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg
4. Variante Tunnel Bereich Forchheimer Straße



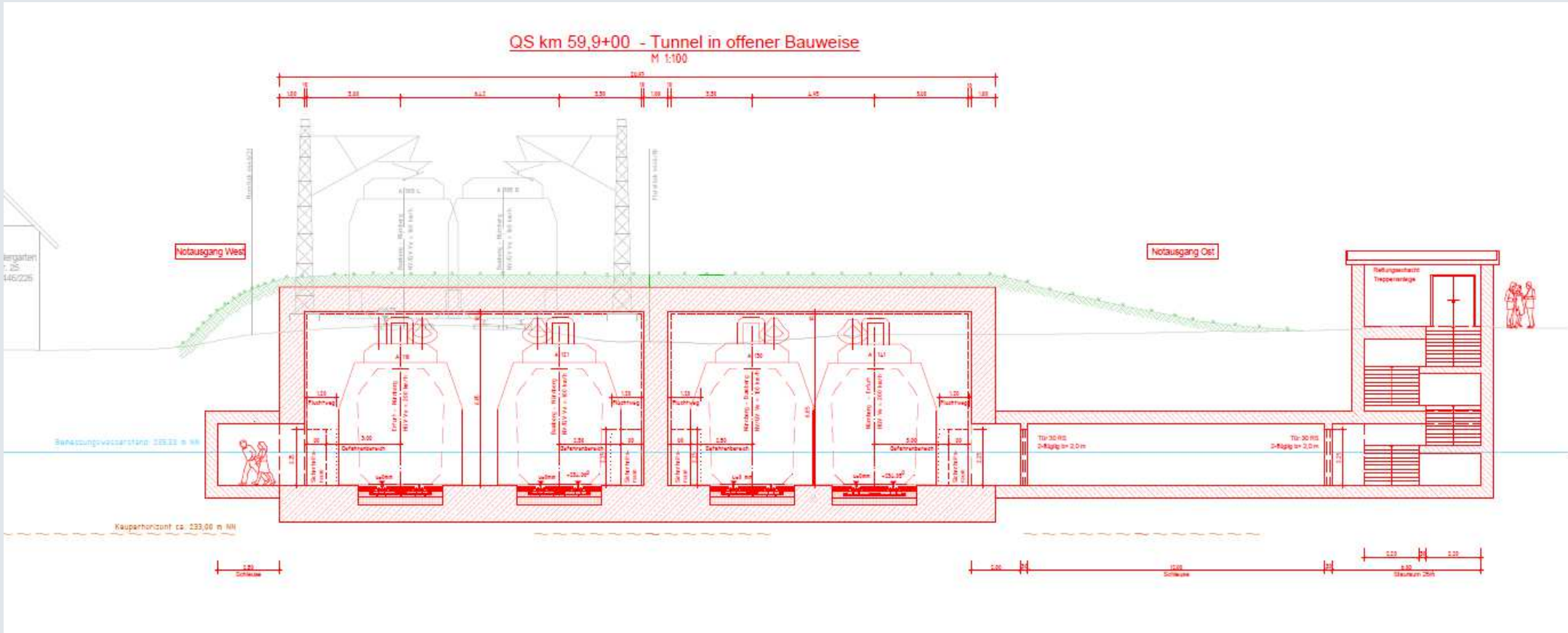
Ausbautrecke Nürnberg – Ebensfeld
Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg,
4. Variante Tunnel – Lage – Bereich Nürnberger Straße Süd



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

4. Variante Tunnel – Querschnitt km 59,9 (Blickrichtung Bahnhof)

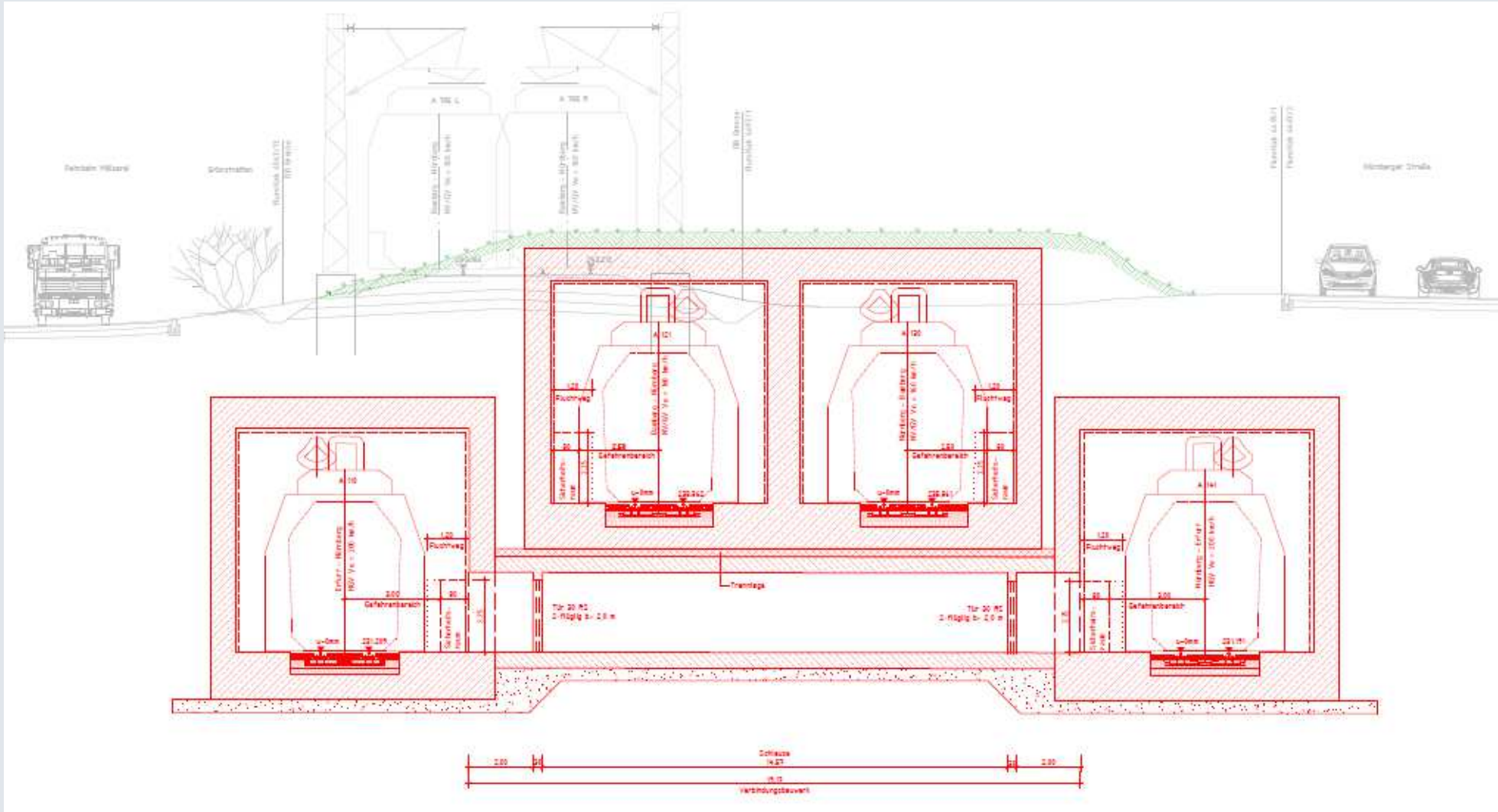


Ausbautrecke Nürnberg – Ebensfeld
Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg
4. Variante Tunnel Bereich Münchner Ring

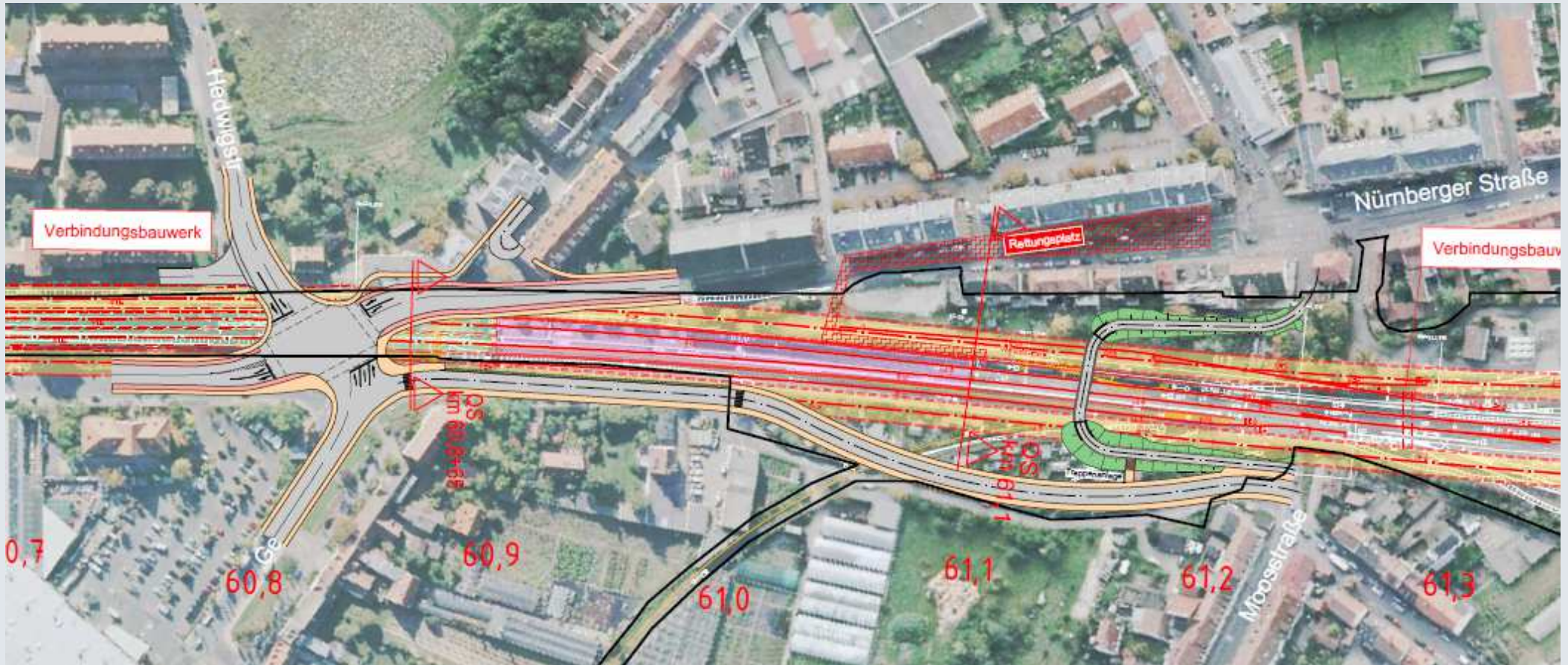


Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

4. Variante Tunnel – Querschnitt km 60,360 (li. Mälzerei re. Nürnberger Str.)



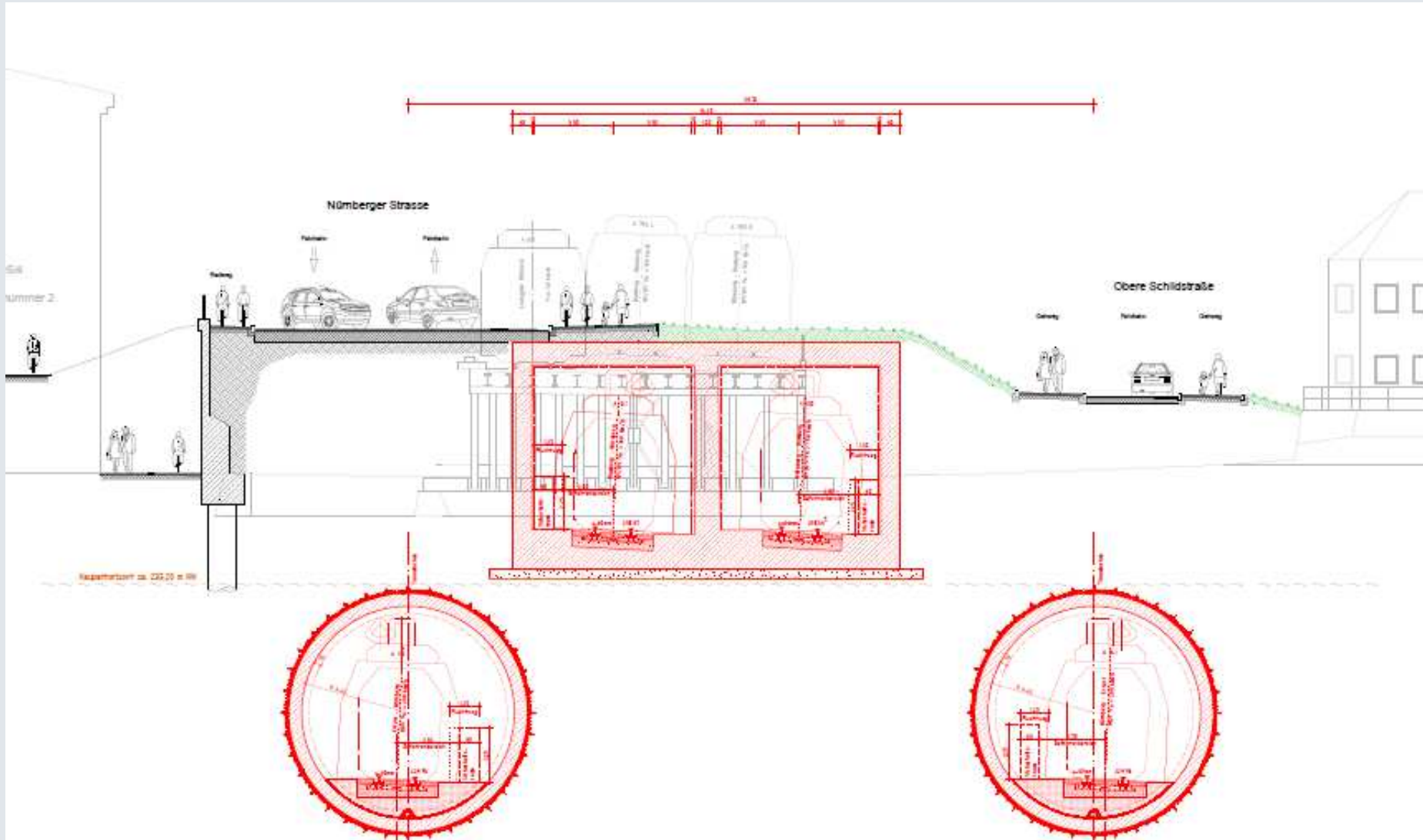
Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld
Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg
4. Variante Tunnel Bereich Geißfelder Straße



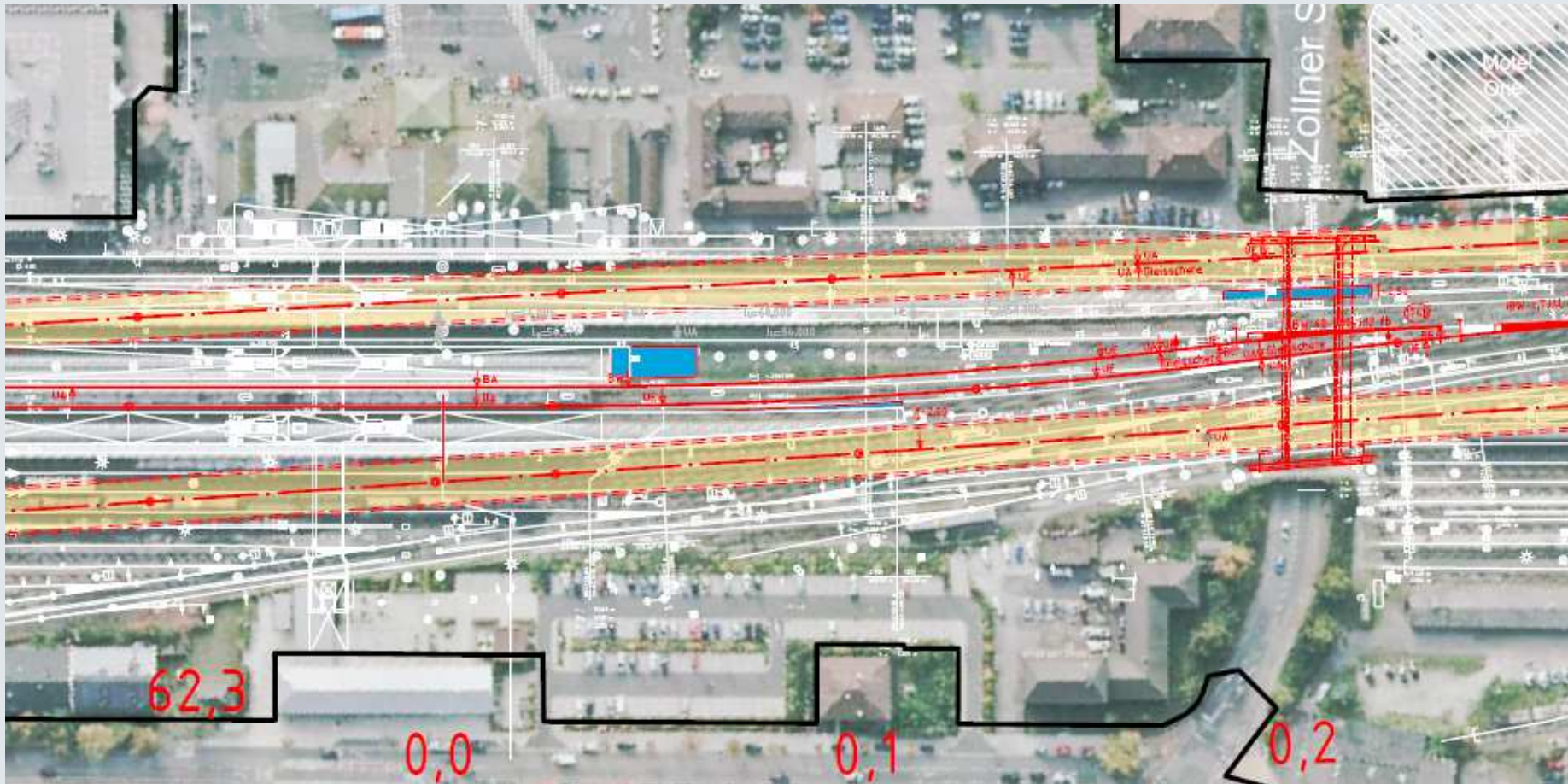
Ausbautrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

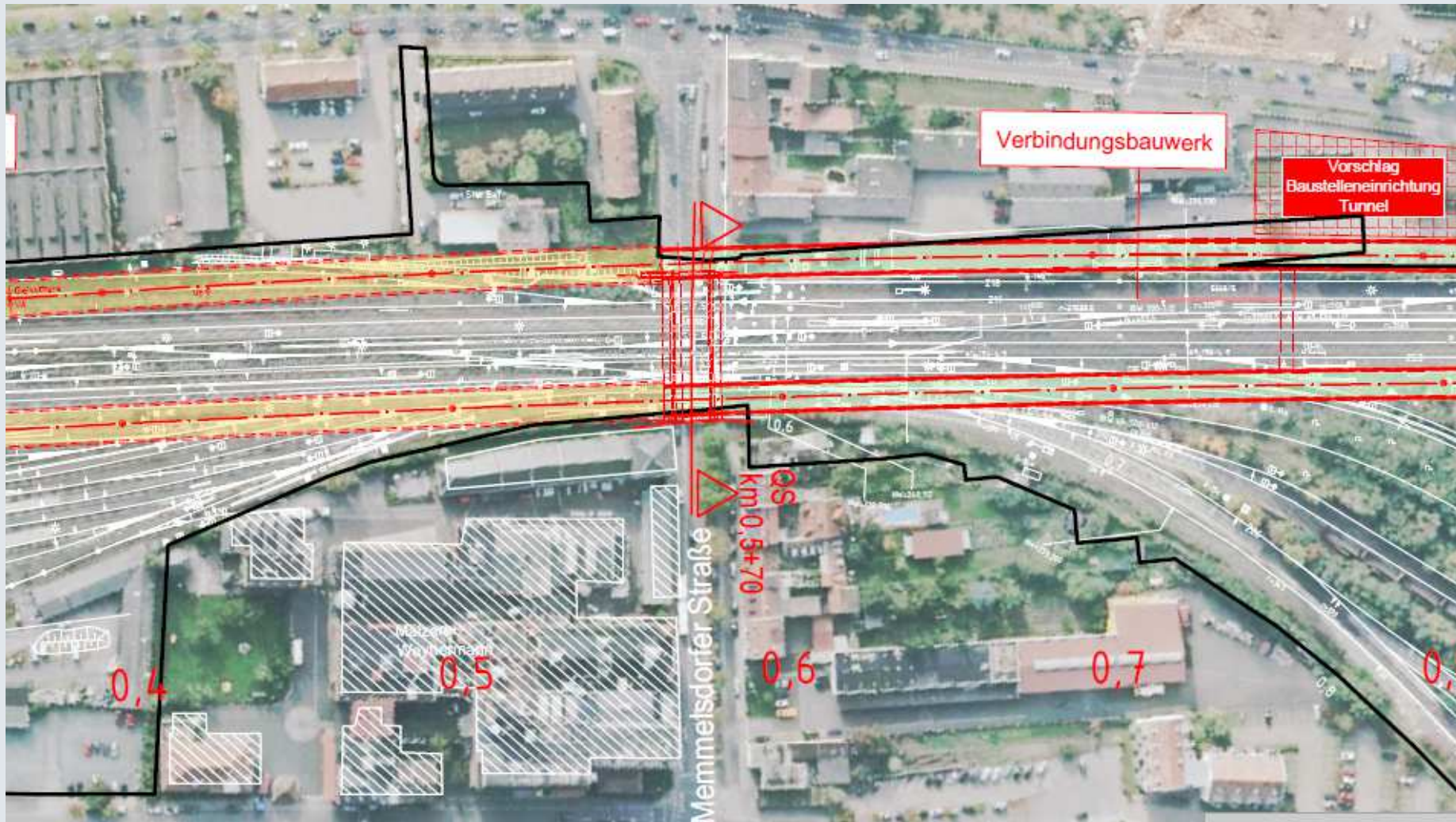
4. Variante Tunnel – Querschnitt km 60,865 Nürnberger - / Geisfelder - / Obere Schildstraße



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld
 Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg
 4. Variante Tunnel – Lage/Ansicht – Lage Bereich Bahnhof



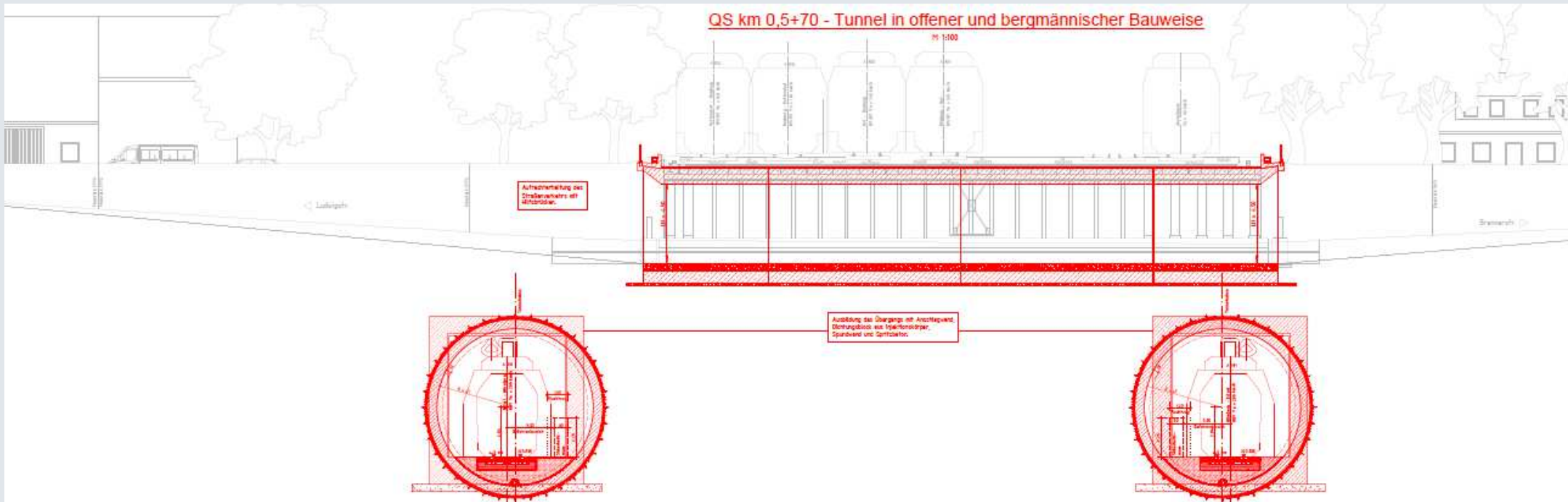
Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg 4. Variante Tunnel Bereich Memmelsdorfer Straße



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

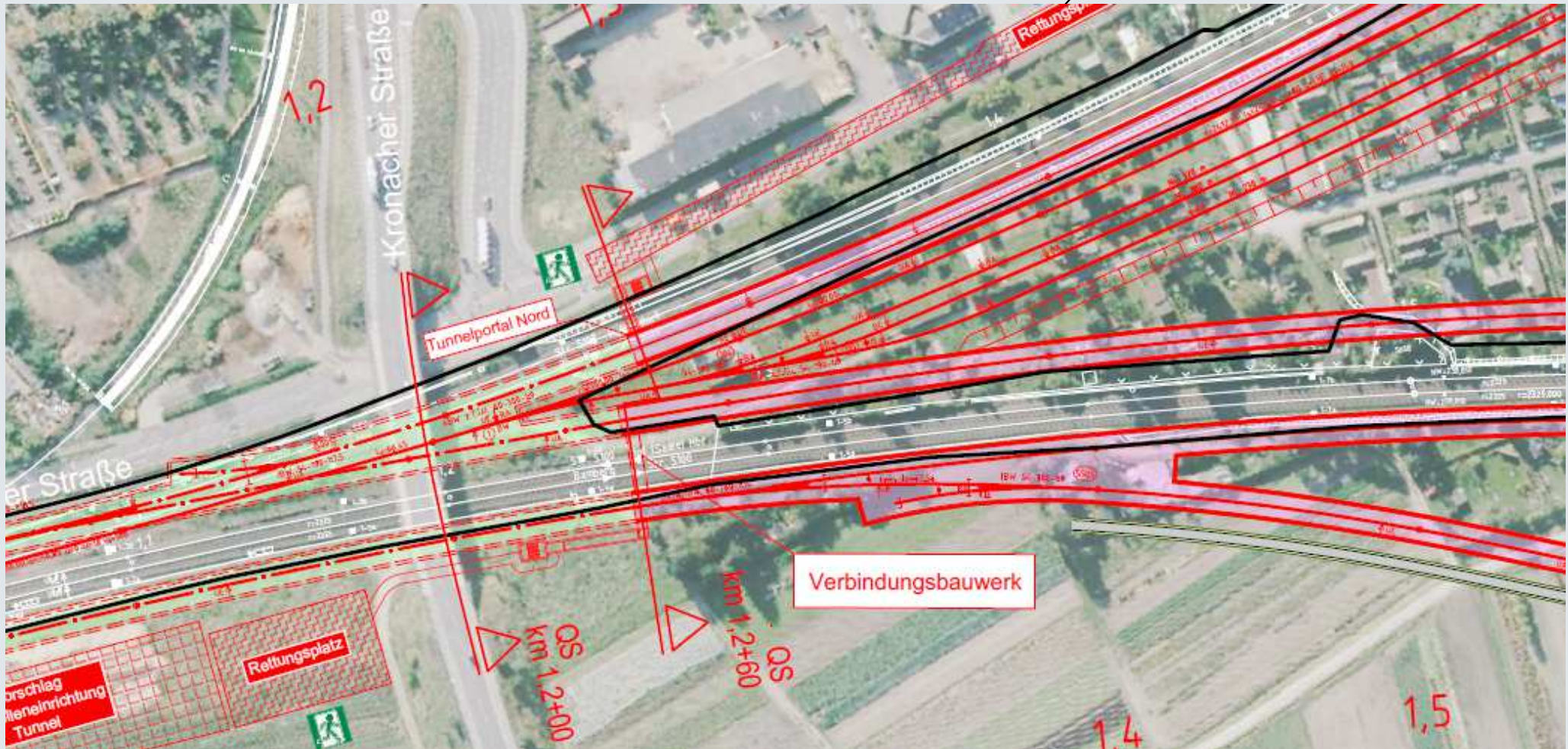
4. Variante Tunnel – Querschnitt Memmelsdorfer Straße



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg 4. Variante Tunnel Bereich Coburger Straße Süd



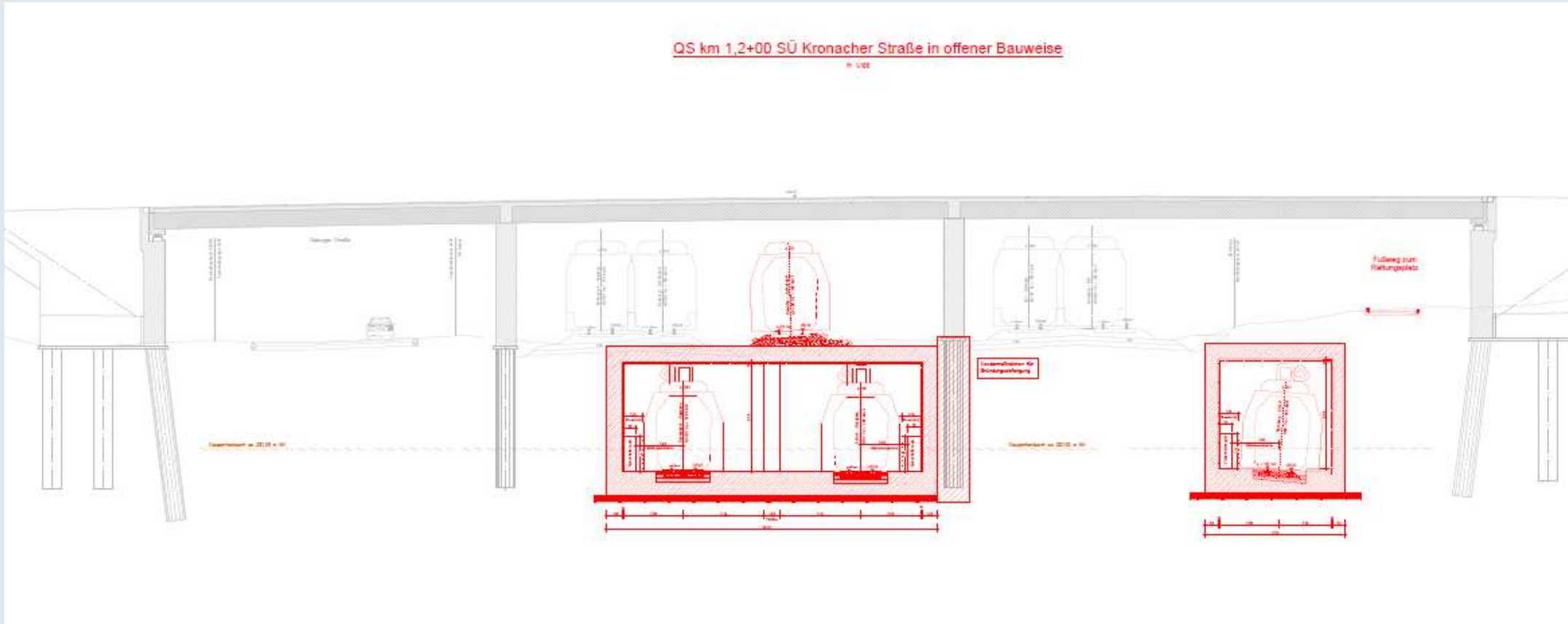
Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg 4. Variante Tunnel Bereich Kronacher Straße



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

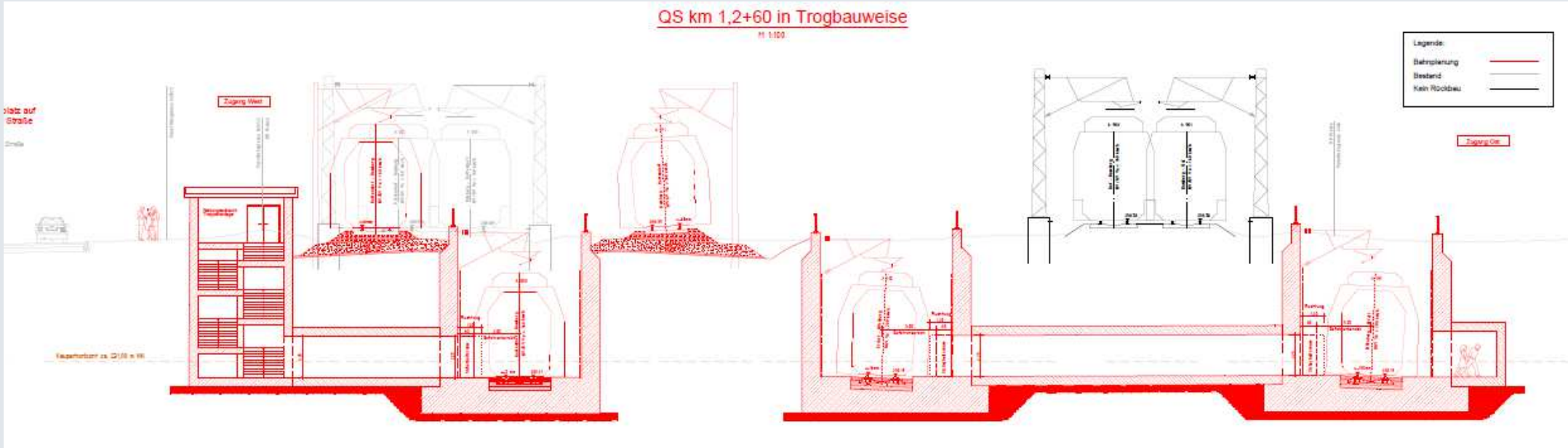
4. Variante Tunnel – Querschnitt Bereich Kronacher Straße



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

4. Variante Tunnel – Querschnitt km 1,26 (nördlich Kronacher Straße)

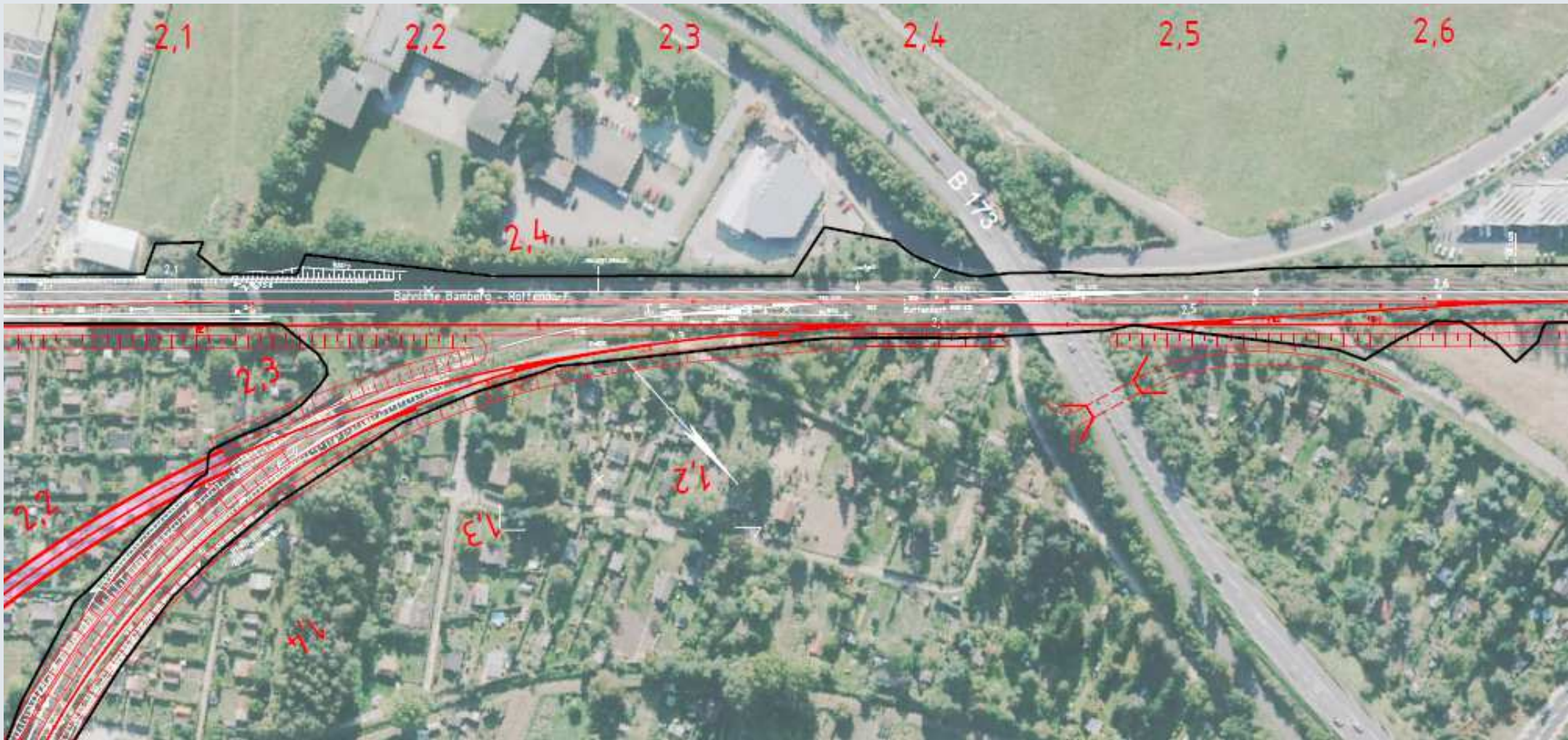


Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

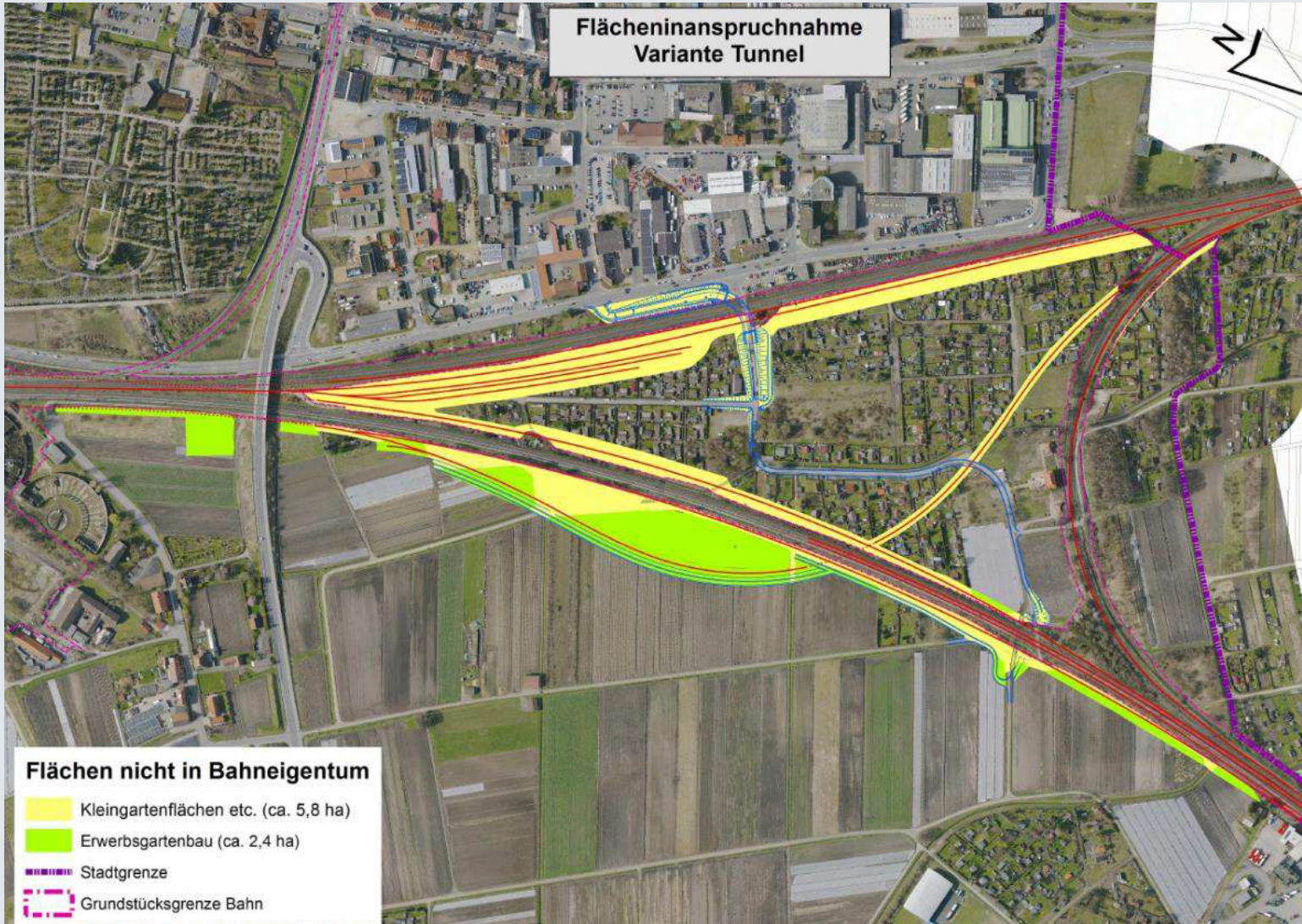
4. Variante Tunnel Bereich Zufahrt Coburger Straße ins Gleisdreieck



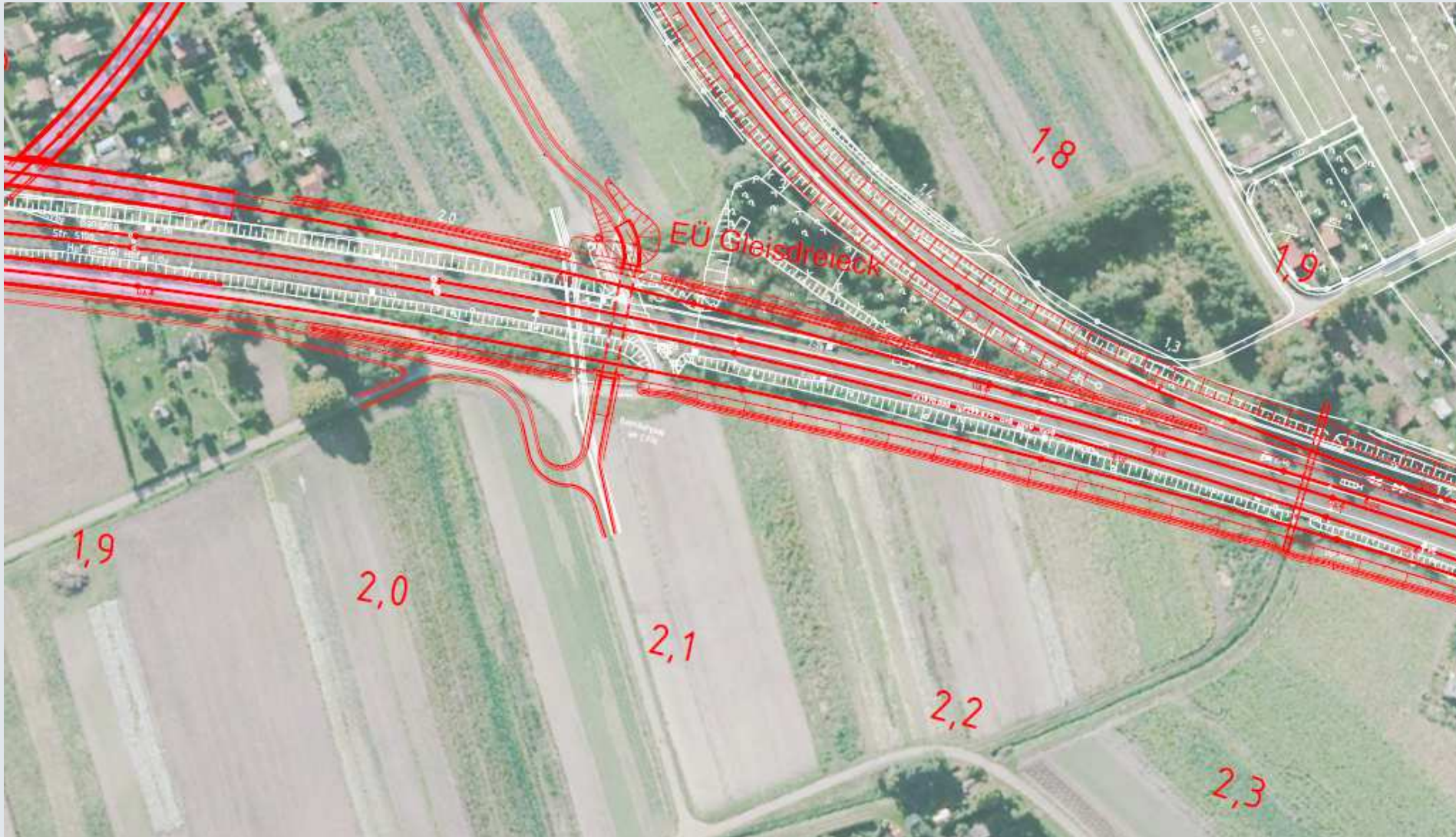
Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld
Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg
4. Variante Tunnel Bereich Hallstadter Straße



Ausbautrecke Nürnberg – Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg 4. Variante Tunnel Bereich Gärtnerflächen



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld
Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg
4. Variante Tunnel Bereich Bahnübergang Gleisdreieck



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

4. Variante Tunnel – Baugrunderkundung

Erkenntnisse aus der Baugrunderkundung

- Tunnelbohrmaschine erforderlich, die sowohl rolliges als auch bindiges Lockergestein und Festgesteine lösen kann
- Schildvortrieb mit Flüssigkeit gestützt
- Aufgrund von geringere Überdeckung sind Zusatzmaßnahmen erforderlich - > vorausseilende Sicherung (Injektion)
- Erhöhte Sicherung im Anfahrbereich
- Da das Grundwasser nicht abgesenkt werden kann, müssen die An- und Ausfahrbereiche durch dichte Baugruben hergestellt werden.
- Offene Baugruben:
 - Um seitlichen Wasserzutritt zu verhindern, sind folgende Maßnahmen notwendig:
 - rückverankerte Spundwände bis in den Burgsandstein. Aufgrund schlechter Rammpbarkeit sind Vorbohrungen vorsehen,
 - wasserabdichtende Maßnahmen im Bereich der Füße der Spundwände,
 - Aufgrund des Wasserzutrittes von unten ist eine offene Wasserhaltung und Entspannungsbrunnen notwendig. Diese Lösung bedarf der Zustimmung der Unteren Wasserbehörde. Sollte dies nicht genehmigungsfähig sein, ist eine dichte, rückverankerte Baugrubensohle vorzusehen. Diese Kosten sind in der Kostenschätzung noch nicht enthalten.
- Ausbruchmassen im Bereich vom Tunnel größtenteils Z0, allerdings sehr feinkörnig wegen Betonit -> Probleme bei einer Weiterverwertung in Kiesgruben möglich

Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

4. Variante Tunnel – Rettungskonzept

Rettungskonzept

- Das Sicherheitskonzept der Tunnel erfordert 5 Rettungsplätze mit einer Größe von mind. 1.500 m².
- Auf jedem Rettungsplatz sind Löschwasserbehälter vorzusehen.
- Zum Teil werden für die Rettungsplätze öffentliche Straße verwendet. In diesem Bereich gilt ein Halteverbot.
- Der Tunnel wird durchgängig befahrbar ausgebildet.
- Zwischen den Fernverkehrstunnel werden ab km 60,36 alle 500 m Querstollen angebracht.

Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

4. Variante Tunnel – Bauablauf

- Die Bauzeit für den Tunnel beträgt ca. 12 Jahre.
- Der Vortrieb erfolgt mittels Tunnelbohrmaschine von Nord nach Süd. Die Startbaugrube befindet sich zwischen Coburger Straße und jetzigem Bahnkörper.



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

4. Variante Tunnel – Bauablauf - Massentransporte

- Der Massentransport erfolgt zum einen nach Norden mit ca. 1,0 Mio m³ (mögliche Deponie: Gewerbegebiet nördlich B26)
- Und zum anderen nach Süden mit ca. 0,5 Mio m³ zur Anschlussstelle BAB A73. Für diese Massen ist eine geeignete Deponie noch festzulegen.



Lageplanauszug im Nordbereich

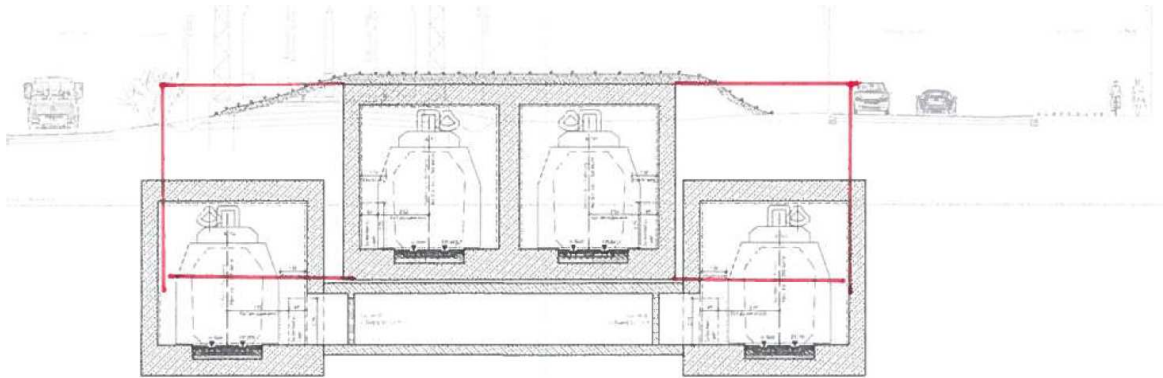


Lageplanauszug im Südbereich

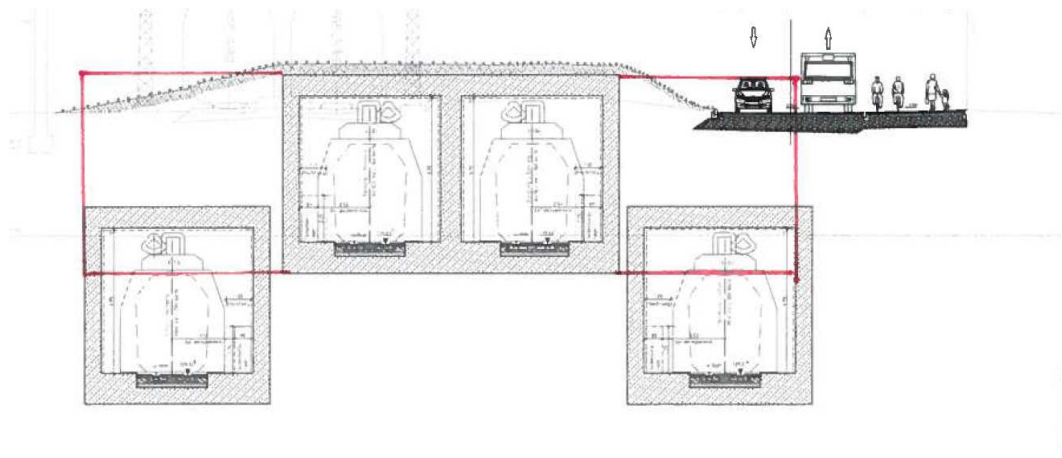
- Im Zug der Prüfung der Untervariante „kurzer Tunnel“ (4 Tunnelröhren von EÜ Forchheimer Straße bis nördlich EÜ Geisfelder Straße) ergaben sich folgende Konflikte:
 - Aufgrund von Querschlägen zwischen den inneren und äußeren Tunneln sind die Tunnel im Bereich von bestehenden Gebäuden aufzuspreizen, was zum Abriss von Gebäuden führen würde.
 - Im Norden (Bereich Geisfelder Straße) müsste mindestens ein weiterer Rettungsplatz angeordnet werden. Im östlichen Bereich ist es schwierig, hierfür eine max. 200 m vom Portal entfernte 1.500 m² große Fläche zu finden. Die vorhandene Schildstraße kann aufgrund der geringen Breite, nicht als Rettungsplatz genutzt werden kann.
 - Im Bereich Münchner Ring und Nürnberger Straße gäbe es aufgrund der Höhenlage der äußeren Tunnel erhebliche Konflikte mit den Zulaufstraßen zu den künftigen Straßenüberführungen (SÜ). Die Rampen der SÜ's müssten verlängert werden, was zu Stützwände vor den Gebäuden in der Hedwig-, Kapellen, und nördlichen Nürnberger Straße führt. Die Nutzung der Gebäude sowie die Zufahrten können nicht **mehr** gewährleistet werden.
 - Aufgrund der engen Platzverhältnisse kann der Tunnel definitiv nicht angeböschet werden, so dass die äußere Tunnelwand oberhalb der Geländeoberkante sichtbar bleibt (insbesondere im Bereich der Theresienstraße).
 - Bedingt durch die Tunnellänge müsste der Bau in offener Bauweise erfolgen. Dafür wäre ein massiver Eingriff in den Bahnbetrieb während der Bauzeit erforderlich.

Tunnel in offener Bauweise

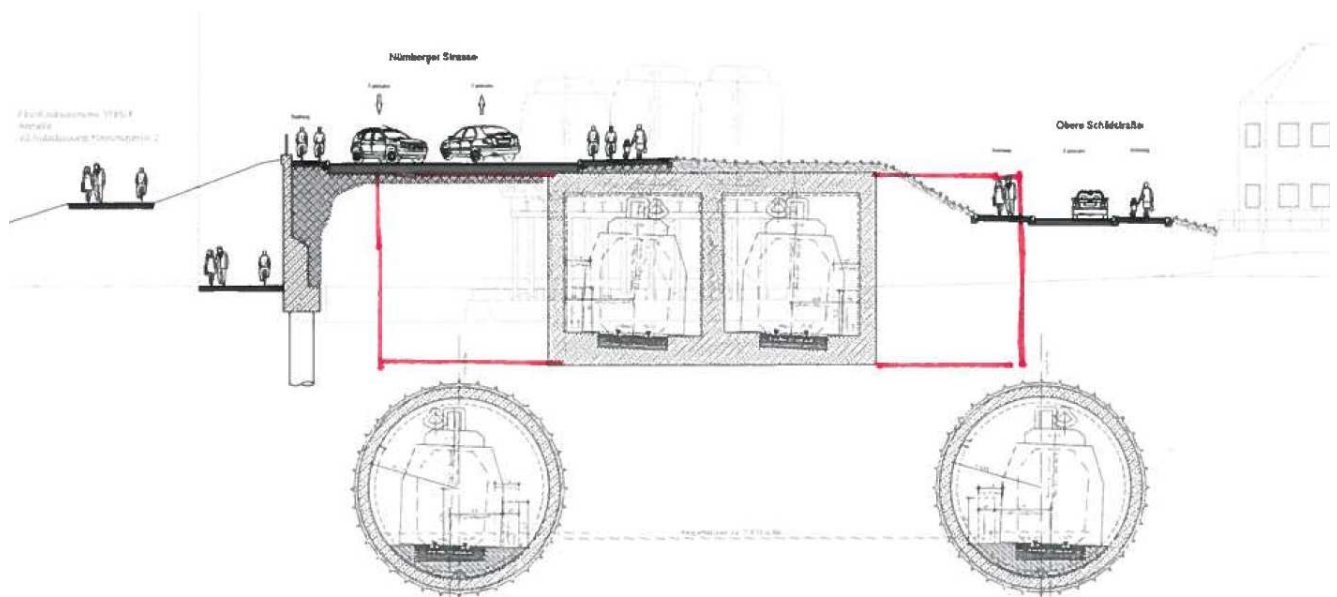
Querschnitt km 60,3+60 „Nördlich Münchner Ring“



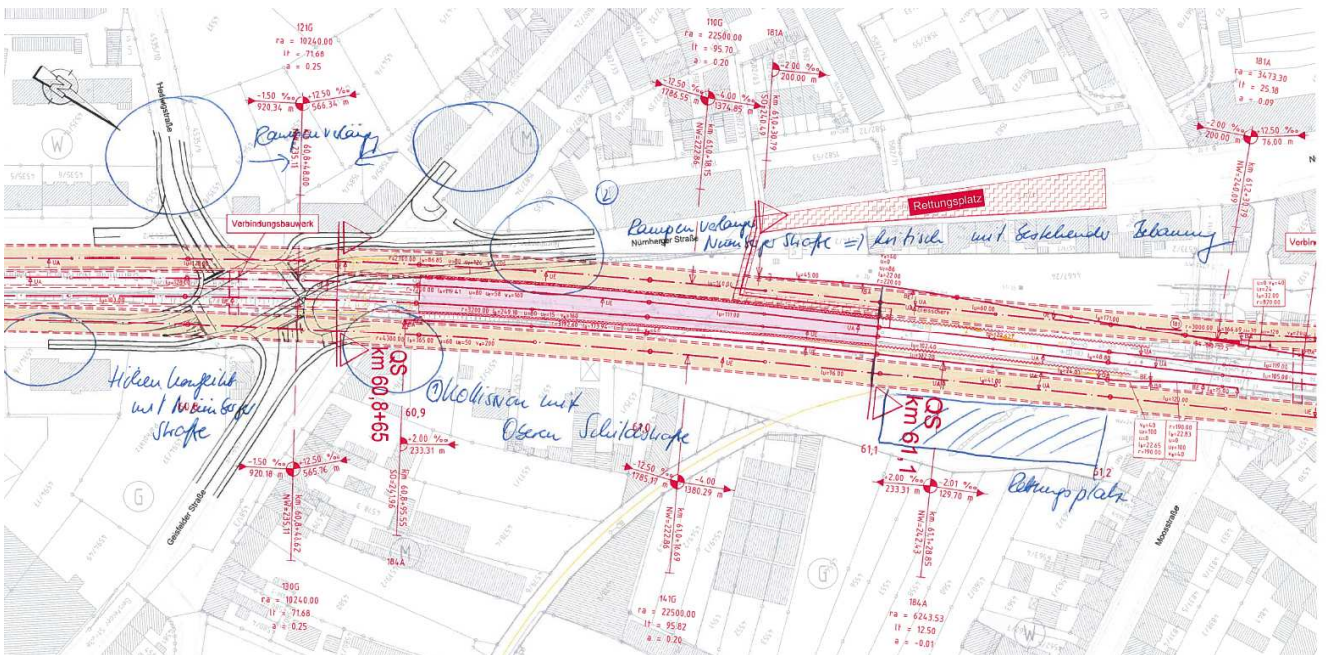
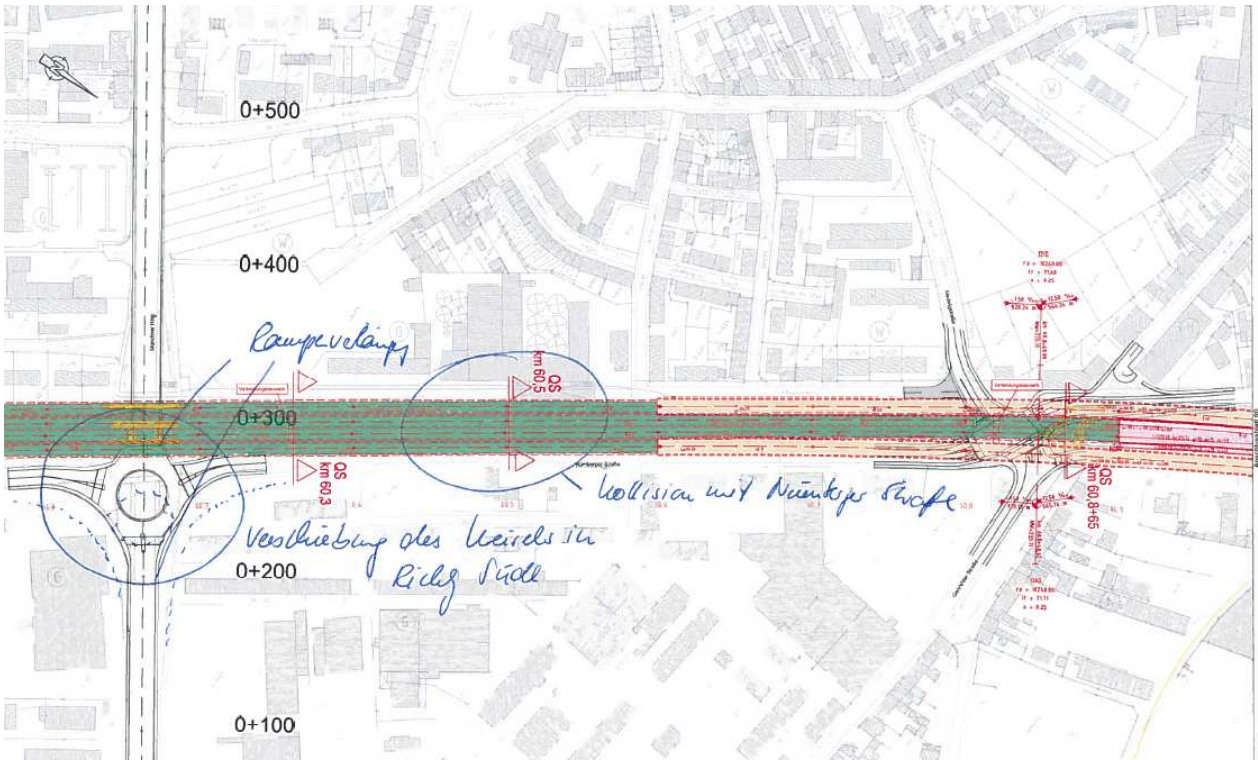
Querschnitt km 60,5+00 „Höhe Bamberger Mälzerei“



Querschnitt km 60,8+66 „Neue Straßenüberführung Nürnberger Straße“



Konfliktpunkte „Kurzer Tunnel“



Stadt Bamberg

**Verkehrsprojekt Deutsche Einheit - VDE 8.1
Ausbaustrecke Nürnberg - Ebensfeld
Planungsabschnitt 22 Tunnel Bamberg
Bau-km 56,45 – 62,37 und 0,0 – 2,40**

Machbarkeitsstudie

**Tunnel Bamberg
Variante Tunnel Verbindungsgleis**

**Aufgestellt:
Emch+Berger
Plärrer 33
90443 Nürnberg**

**Bearbeitet:
im Auftrag der Stadt Bamberg**

Inhalt

1. Anlass	5
2. Verlauf der neuen Variante	5
3. Änderungen in der Planung durch neue Variante	5
4. Kostenvergleich zur alten Variante	5
5. Anlage Kosten	6

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Ausbaustrecke
Bf	Bahnhof
BImSchG	Bundes-Immissions-Schutz-Gesetz
BImSchV	Bundes-Immissions-Schutz-Verordnung
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundes Naturschutz Gesetz
BÜ	Bahnübergang
BüG	Besonders überwachtes Gleis
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
EG	Empfangsgebäude
EFRE	Europäischer Fond für regionale Entwicklung
EU	Europäische Union
EÜ	Eisenbahnüberführung
FV	Fernverkehr Bahn
GV	Güterverkehr Bahn
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
ICE	InterCityExpress (Schnellzug)
l.d.B.	links der Bahn
M160	Streckenategorie für Schienenmischverkehr
NBS	Neubaustrecke
NV	Nahverkehr
OP	Operationelles Programm
P300	Streckenategorie für Schienenpersonenverkehr
PA	Planungsabschnitt
r.d.B.	rechts der Bahn
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RIL	Richtlinie der Deutschen Bahn
RiStWaG	Richtlinie für Straßen in Wasserschutzgebieten
RSB	Regional-Schnell-Bahn
S-Bahn	Schnell-Bahn
SGV	Schienen Güterverkehr
SO	Schienenoberkante
SPA	Special Protected Area (Vogelschutzgebiete)
SPF	Schienen Personenfernverkehr
SPNV	Schienen Personennahverkehr
SÜ	Straßen-Überführung
TEN	Transeuropäisches Netz der Bahnen
TGA	Trinkwassergewinnungsanlage
TSI	Technische Spezifikation Interoperabilität

UIG	Unternehmensinterne Genehmigung (DB AG)
UVPG	Umweltverträglichkeits-Prüfungs-Gesetz
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VDE	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit
VP	Vorplanung
WHG	Wasser-Haushalts-Gesetz

1. Anlass

Im Zuge der Vorplanung der VDE 8.1 Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld Planungsabschnitt 22 Tunnel Bamberg soll für die Stadt Bamberg eine zusätzliche Variante für das Verbindungsgleis Bamberg – Rottendorf untersucht werden.

In der bisherigen Planung beginnt das Verbindungsgleis bei km 1,30 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 Bestandstrecke an.

2. Verlauf der neuen Variante

Die neue Variante des Verbindungsgleises beginnt bei km 0,80 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 bei km 1,45 und durchquert das Gleisdreieck bis es bei km 2,55 an das neu trassierte Abzweiggleis Aufseß-Höflein anschließt.

3. Änderungen in der Planung durch neue Variante

Die neue Variante des Verbindungsgleises bedingt folgende Änderungen der Planung:

- die östliche Tunnelröhre der Verbindung Bamberg – Erfurt muss zwischen km 0,8 und 1,7 um maximal 7 in Richtung Osten verschoben werden.
- Das Kreuzungsbauwerk mit den 3 Gleisen wird wegen des kleineren Kreuzungswinkels und der Parallelführung länger als das bisher geplante 4gleisige Kreuzungsbauwerk.
- das Abzweiggleis Aufseß-Höflein wird sowohl in Lage, als auch in Höhe geändert.
- Die Verbindung zwischen dem Verbindungsgleis und dem neu trassierten Abzweiggleis Aufseß-Höflein wird ca. 300 m nach Nordosten verschoben.
- Für das NV Gleis Bamberg – Rottendorf wird die Trasse und Gradienten geändert um den Anschluss an das Verbindungsgleis zu realisieren.
- die Weichenverbindung zwischen den Gleisen von und nach Rottendorf verschiebt sich nach Norden.

4. Kostenvergleich zur alten Variante

Im Vergleich zur ursprünglich geplanten Variante des Verbindungsgleises würden bauliche Mehrkosten in Höhe von 42.087.040,00 € entstehen.

Die detaillierte Ausarbeitung der Mehrkosten befindet sich im Anhang Kosten.

Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

5. Vergleichende Gegenüberstellungen

■ Verkehrliche Beeinträchtigungen

Bauzeit 2021 - 2030	Variante Durchfahrung																				
	2023			2024			2025			2026			2027			2028			2029		2030
Forchheimer Straße																					
Münchner Ring																					
Geisfelder Straße																					
Starkenfeldstraße																					
Zollner Straße																					
Memmelsdorfer Straße																					
Kronacher Straße																					
Coburger Straße																					

Forchheimer Straße und Münchner Ring:
36 Monate Bauzeit; 2 x 2 Monate gesperrt

Legende: verkehrliche Beeinträchtigungen

Bauzeit 2021 - 2033	Variante Tunnel																						
	2023			2024			2025			2026			2027			2028			2029		2030		2031
Forchheimer Straße																							
Münchner Ring																							
Geisfelder Straße																							
Starkenfeldstraße																							
Zollner Straße																							
Memmelsdorfer Straße																							
Kronacher Straße																							
Coburger Straße																							

Resolution für die Realisierung der S-Bahn-Station Forchheim-Nord und die Realisierung der S-Bahn-Station Bamberg-Süd

S-Bahn-Station Forchheim-Nord

Die Stadt Forchheim fordert, dass beim zukunftsorientierten Raumentwicklungsprogramm „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1 (VDE 8.1) - Ausbau der Bahnstrecken Nürnberg–Bamberg“ die Planung dieser Verkehrsstrecke auf Kontinuität und vor allem auf einen vertrauensvollem Umgang der Kooperationspartnern untereinander basieren muss. Die Stadt Forchheim verlässt sich darauf, dass der Beschluss (Realisierung des S-Bahn-Haltepunkts Forchheim-Nord - Drucksache 16/9158) des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie des Bayerischen Landtages vom 19. Mai 2011 umgesetzt wird. Gleichzeitig fordert die Stadt Forchheim, dass der Freistaat Bayern – vertreten durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) – die S-Bahn-Station Forchheim-Nord, wie seit 01. September 1995 geplant, fest als infrastrukturellen Verkehrsknotenpunkt im Stadtgebiet der Stadt Forchheim etabliert.

In Ergänzung zu der Resolution des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) vom 3. März 2011 sowie des Kreistages Forchheim vom 14. März 2011 verlangt die Stadt Forchheim mit Nachdruck, dass alle möglichen Finanzierungsmöglichkeiten bei der Realisierung der S-Bahn-Station Forchheim-Nord geprüft und ausgeschöpft werden müssen. Die ersatzlose Herausnahme der S-Bahn-Station Forchheim-Nord aus dem 90-Millionen-Programm ist nicht nachvollziehbar, da bei der frühzeitigen Aufnahme der S-Bahn-Station Forchheim-Nord in das Verkehrsprojekt eine streckenmäßige Nutzen-Kosten-Bewertung vorgesehen war. Darüber hinaus soll der Freistaat Bayern einen möglichen Einsatz von finanziellen Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bei der Realisierung der S-Bahn-Station Forchheim-Nord intensiv prüfen.

Die verbesserte infrastrukturelle Anbindung des nördlichen Stadtgebiets Forchheim – einem Stadtteil mit rund 6.000 Einwohnern – durch die S-Bahn-Station Forchheim-Nord korreliert sehr stark mit den langfristigen Entwicklungszielen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) im Norden der Stadt Forchheim. Mit der Etablierung von umfangreichen gewerblichen Dienstleistungsangeboten sowie von überörtlichen Bildungsangeboten, u. a. des Sonderpädagogischen Förderzentrums, der Realschule, des Berufsschulzentrums sowie der Fachoberschule, bildet dieser Stadtteil vorrangig einen wesentlichen Entwicklungsschwerpunkt mit umfangreichen städtebaulichen Gestaltungsmaßnahmen in der Stadt Forchheim. Langfristig erwartet die Stadt einen stetigen Anstieg der infrastrukturellen Nutzungsintensität im nördlichen

Stadtgebiet. Die Stadt Forchheim ist daher der festen Überzeugung, dass die Integration der S-Bahn-Station Forchheim-Nord in das Integrierte Stadtentwicklungskonzept einen essentiellen Bestandteil der infrastrukturellen Entwicklung in Forchheim bildet und somit die volkswirtschaftlichen Gesamtkosten bei der infrastrukturellen Weiterentwicklung in der Stadt Forchheim für gerechtfertigt sowie tragbar sind.

Die Stadt Forchheim fordert den Freistaat Bayern auf, die S-Bahn-Station Forchheim-Nord mit dem viergleisigen Ausbau der Verkehrsstrecke zu realisieren.

S-Bahn-Station Bamberg-Süd

Der vorgeschlagene S-Bahnhaltepunkt Bamberg-Süd berücksichtigt die Anforderungen an den schienengebundenen ÖPNV in diesem Gebiet. Die wachsende Pendlerzahl, die dort ansässigen Betriebe, wichtige Infrastruktureinrichtungen und die weitere Stadtentwicklung mit ihren Arbeitsplätzen machen es erforderlich, dass der S-Bahnhaltepunkt Bamberg-Süd entwickelt wird.

Im Einzelnen gilt:

1. Im Einzugsbereich eines S-Bahn-Haltepunktes Bamberg-Süd befinden sich fast 15.000 Arbeitsplätze. Ein Großteil der Arbeitnehmer sind Pendler und potentielle Bahnkunden.
2. Auf dem Gelände der ehem. Brauerei Maisel und des ehem. Glaskontors werden derzeit Nutzungen entwickelt und damit die Attraktivität und Nutzungsdichte in Bamberg-Süd noch verstärkt. Es ist geplant, Wohnraum für fast 1.000 Bürger zu schaffen.
3. Die Stechert-Arena in Bamberg als drittgrößte Multifunktionshalle in Bayern hat mit jährlich 150 Vorstellungen und 350.000 Besuchern ein hohes Potential für den schienengebundenen ÖPNV.
4. Die Einkaufsströme zu den großen Einzelhandelseinrichtungen im Süden Bambergs werden durch attraktive Neuansiedlungen noch zunehmen. Besonders der südliche Landkreis wird dieses Angebot nützen.

Die Stadt Bamberg fordert den Freistaat Bayern auf, die S-Bahn-Station Bamberg-Süd zusammen mit dem viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg zu realisieren.


.....
Oberbürgermeister
Stumpf
Stadt Forchheim


.....
Oberbürgermeister
Starke
Stadt Bamberg


.....
Landrat Glauber
Landkreis Forchheim


.....
Landrat Dr. Denzler
Landkreis Bamberg

Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

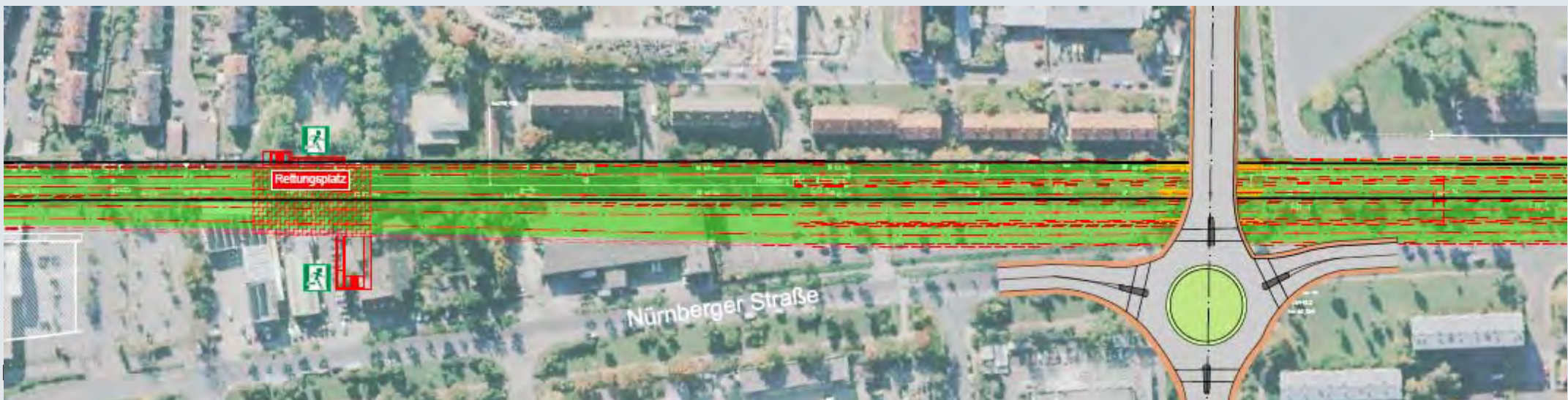
6. S-Bahn Haltepunkt Bamberg Süd

■ Variante Durchfahrung: möglich

- die Aufweitung der S-Bahn - Strecke würde zwischen Forchheimer Straße und Münchner Ring erfolgen
- die Herstellung von 2 Treppen und einem Aufzug zum Münchner Ring sind notwendig

■ Variante Tunnel: wirtschaftlich nicht möglich, aufgrund folgender Sachverhalte

- die Aufweitung der S-Bahn - Strecke würde um zusätzlich 3 m auf die gesamte östliche Bebauungslinie zwischen Forchheimer Straße und Münchner Ring erfolgen
- die Herstellung von 2 Treppen und einem Aufzug zum Münchner Ring sind notwendig
- Zusätzliche Maßnahmen zur Tunnelsicherheit z.B. Entrauchungsanlagen
- Verschiebung des derzeit geplanten Möbel Sconto-Marktes
- starke Kostenerhöhung (ca. 10 fach in Bezug zur Variante Durchfahrung)



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

9. Gesamtkosten – Variantenvergleich

Die Kosten beinhalten die Nominalisierung bezogen auf den Baubeginn der Hauptbauleistungen 2022

Basis	Durchfahrung (VEP) Kostenschätzung 2016 mit Nominalisierung (Mio €)	Tunnel lang (VEP) Kostenschätzung 2016 mit Nominalisierung (Mio €)
Baukosten ohne LuFV (einschl. Risiko)	ca. 797,6	ca. 1.038,4
davon Bundeshaushalt	731,7	954,7
davon Eigenmittel	65,9	83,7
Baukosten LuFV*	22,6	22,7
zuzügl. Planungskosten	213,3	265,0
Summe	ca. 1.033,5	ca. 1.326,1

Prämissen: Anwendung Schall 03alt
Berücksichtigung BVWP Prognose 2025 im Zuge Durchführung EBWU

Abkürzungen : VEP = Vorentwurfsplanung / Machbarkeitsstudie
LuFV = Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen BUND und Bahn
BVWP = Bundes Verkehrs Wege Plan
EBWU = Eisenbahn Betriebswissenschaftliche Untersuchung
Schall03 = Richtlinie zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenwegen

**Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld
Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg
9. Kosten – Anteil der Stadt Bamberg nach EKrG**

- Durch die Stadt Bamberg sind folgende anteilige Kosten nach Eisenbahn- Kreuzungsgesetz (EKrG) zu tragen:

Maßnahmen nach dem EKrG	Durchfahrung	Tunnel
Nürnberger Straße	30,0 Mio €	26,0 Mio €
Zollner Straße	4,0 Mio €	4,0 Mio €
Memmelsdorfer Straße	2,0 Mio €	2,0 Mio €
Bahnübergangsmaßnahmen (BÜ)	9,1 Mio €	4,0 Mio €
Summe EKrG	45,1 Mio €	36,0 Mio €
Risiko (Baugrund)	1,0 Mio €	8,0 Mio €

Die Kosten [Mio €] Bahnübergangsmaßnahmen (BÜ) gliedern sich wie folgt:

BÜ Maßnahme	Durchfahrung	Tunnel
BÜ Zufahrt Coburger Straße ins Gleisdreieck	1,0 (höhengleich)	2,6 (Ersatz)
BÜ Gleisdreieck (Ersatzmaßnahme)	0,7	0,7
BÜ Aufseß – Höflein (Anpassung BÜ-Sicherung)	0,14	0,14
BÜ Hafengleis	6,7 *	0
Sonstiges Anpassungsmaßnahmen im Anschluss	0,5	0,5

* BÜ Hafengleis: Es ist noch abschließend zu prüfen, ob die derzeit geplante Hafengleisanbindung die wirtschaftliche Variante ist.

Übersicht Kreuzungsbauwerke und bahnkreuzende Abwasserkanäle

(Straßen)Name	Abwasserkanäle	Durchfahrung			Tunnel		
		bauliche Betroffenheit (Um/Neubau/Verlegung erforderlich)	Kostenträger	weitere Kosten für Stadt	bauliche Betroffenheit (Um/Neubau/Verlegung erforderlich)	Kostenträger	weitere Kosten für Stadt
Am Börstig (BÜ Gleisdreieck)	DN 600	ja	Stadt	ja	ja	Stadt	ja
Am Börstig (BÜ Gleisdreieck)	DN 1400	ja	Stadt	ja	ja	Stadt	ja
Gundelsheimer Straße	DN 1600	nein			ja	unklar	mglw. ja
Memmelsdorfer Straße	DN 1650/1100	ja	DB		ja	DB	
Zollnerstraße	DN 2800	nein			nein		
Zollnerstraße	DN 1800/1200	ja	DB		ja	DB	
Pödeldorfer Straße (Kunigundenruhstraße)	DN 900/1350	nein			nein		
Moosstraße	DN 1350/1100	ja	DB		nein		
Geisfelder Straße/ Nürnberger Straße	DN 900/600	ja?	DB		ja	DB	
Münchner Ring	DN 1400	nein			ja	Stadt	ja
Münchner Ring	DN 1000	nein			ja	Stadt	ja
Münchner Ring	DN 1050/1800	nein			ja	Bund + DB	
Kornstraße	DN 350	nein			ja	Stadt	ja
Forchheimer Straße	DN 600	nein			nein		
Forchheimer Straße	DN 500	nein			nein		
Coburger/ Kaspar-Schulz-Straße	DN 1500	nein			nein		
Coburger/ Kaspar-Schulz-Straße	DN 600	nein			nein		

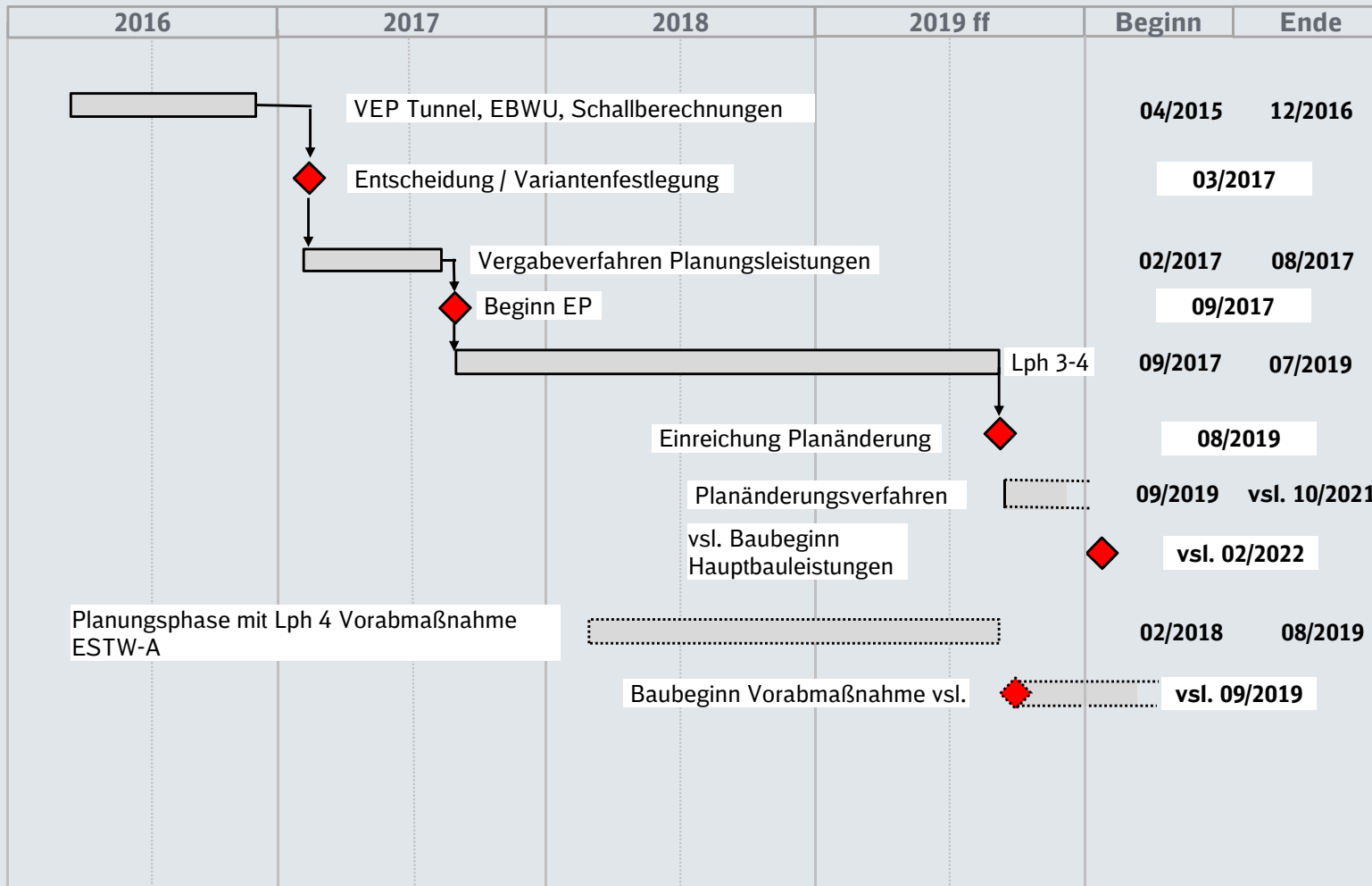
	= Betroffenheit
	= keine Betroffenheit

Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

8. Termine/Meilensteine

Terminplanung nach Variantenentscheid

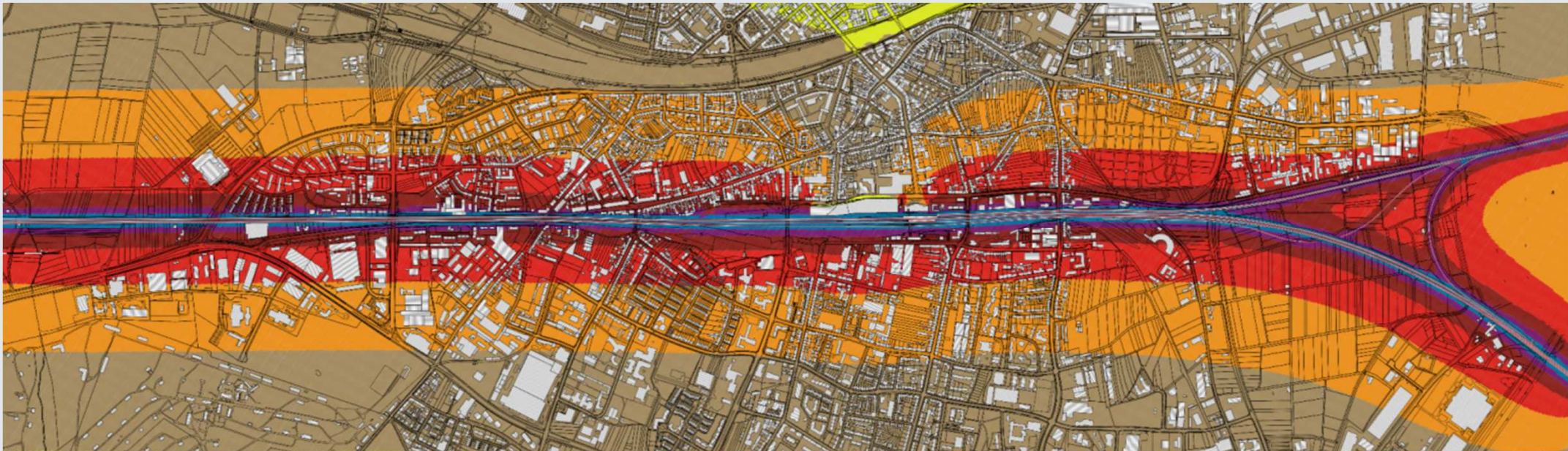


Lärmschutz

Rahmenbedingungen

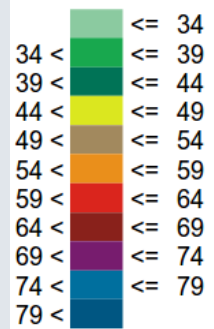
- Rechtlich vorgeschrieben ist die Anwendung der Berechnungsgrundlage Schall 03 (1990)
- Sie ist Prämisse für die anzuwendenden Berechnungsparameter.
- Berücksichtigung Schienenbonus von -5dB(A).
- Berücksichtigung der Verkehrsbelastung anhand der Prognosezahlen des BVWP 2025.
- Es ergibt sich eine größere Anzahl von Betroffenen bzw. zu lösenden „Schutzfälle“, da die Berechnungsgrundlage Schall 03 (1990) die abschirmende Wirkung durch Gebäude nicht berücksichtigt.
- Änderungen beim Zugmaterial bzw. Umrüstung auf Verbund-Kunststoffbremsen („leise Güterzüge“) bleiben unberücksichtigt.
- Schallschutzkonzept basiert auf den Ergebnissen des laufenden Planfeststellungsverfahrens, d.h. die Höhe der Lärmschutzwände (aktive Maßnahmen) beträgt max. 3 m außen und 4 m innen.
- Anwendung des Besonders überwachten Gleises (BüG) außerhalb von Weichenbereichen und Bahnsteigen
- Schienenstegdämpfer sind keine zugelassenen Maßnahmen und damit nicht anwendbar bzw. finanzierbar.
- Gemäß städt. Rahmenplan „Lärmschutz und Gestaltungsanforderungen“ werden folgende aktive Maßnahmen berücksichtigt: Transparente Wände, Lärmschutzbebauung, unterschiedliche Materialien.
- Gestalterische Belange werden im weiteren Verfahren berücksichtigt, d.h. mehr Platz in Abhängigkeit von technischen Lösungen bzw. zur Begrünung, Auslobung eines Gestaltungswettbewerbs, Beteiligung Stadtgestaltungsbeirat.

- Beurteilungspegelkarte auf Basis Schall 03 (1990) ohne Schallschutzmaßnahmen



- zu lösende Schutzfälle: 13.437

Definition Schutzfall: Überschreitung des Immissionsgrenzwertes am Tag oder in der Nacht je Wohneinheit



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld

Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg

10. Lärmschutz - Variante Durchfahrung

- Die schallschutztechnische Berechnung erfolgte auf Basis Schall 03 (1990). Die Höhe der Lärmschutzwände (max. 3/4/3) entspricht den Höhen aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren.
- Die gestalterischen Vorgaben der Stadt wie z.B. transparente Wände (siehe Rahmenplanung der Stadt), wurden in der Berechnung berücksichtigt (siehe Entwurf Rahmenplan der Stadt Bamberg).

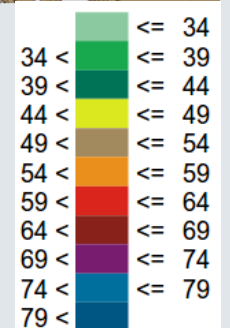
Aktive Schallschutzmaßnahmen südlich des Hauptbahnhofes Bamberg				
westlich der Strecke Nürnberg-Bamberg	Wand	2	59,200 - 59,400	200
		3	59,400 - 60,285	885
		3	60,345 - 61,405	1.060
		3	61,446 - 61,995	549
mittig zwischen der Strecke Nürnberg-Bamberg und Nürnberg-Erfurt	Wand	4	59,400 - 60,890	1.490
		4	60,990 - 61,690	700
		4	61,810 - 62,140	330
östlich der Strecke Nürnberg-Erfurt	Wand	3	60,100 - 61,025	925
		3	61,015 - 61,135	120
		3	61,125 - 61,280	155
		3	61,313 - 61,530	217
Aktive Schallschutzmaßnahmen nördlich des Hauptbahnhofes Bamberg				
westlich der Strecke Bamberg-Schweinfurt	Wand	3	0,540 - 0,880	340
mittig zwischen der Strecke Bamberg-Schweinfurt und Bamberg-Hof	Wand	3	0,195 - 0,530	335
		3	0,640 - 0,880	240
mittig zwischen der Strecke Bamberg-Hof und Nürnberg-Erfurt	Wand	4	0,195 - 0,700	505
		4	0,805 - 0,880	75
östlich der Strecke Nürnberg-Erfurt	Wand	3	0,195 - 0,355	160
		3	0,460 - 0,600	140
östlich des Verbindungsgleises	Wand	3	0,670 - 0,810	140
		2	0,810 - 0,970	160
		1	0,970 - 1,090	120
westlich der Strecke Bamberg-Hof	Wand	2	1,450 - 2,000	550

1) Höhe über Schienenoberkante

Tabelle: Höhe der Lärmschutzwände aus laufendem Planfeststellungsverfahren

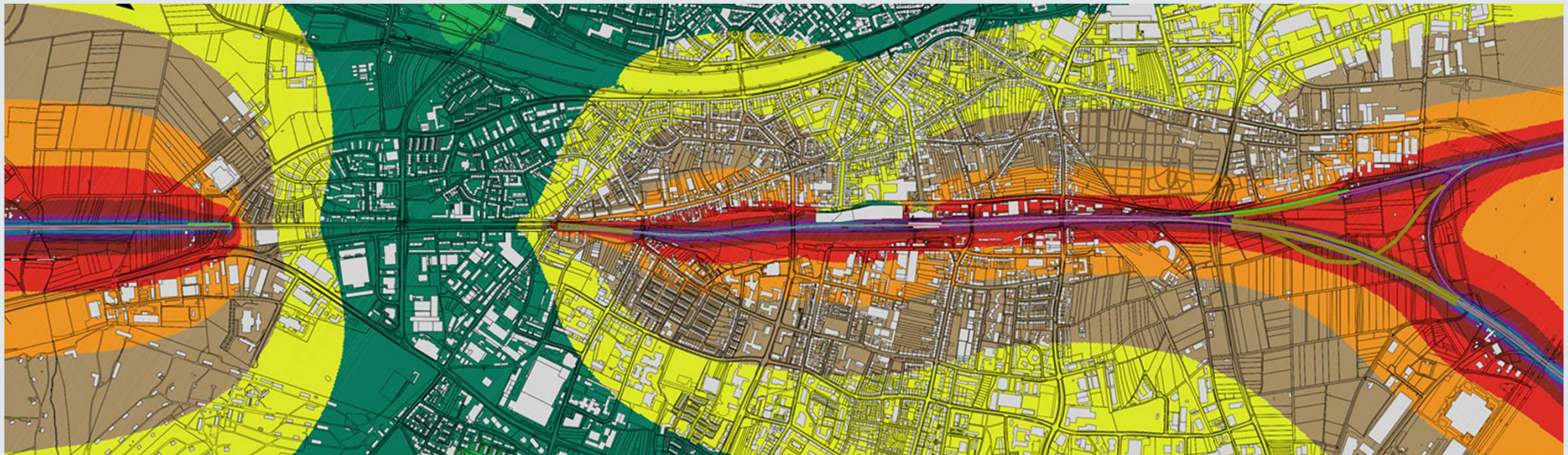
Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg 10. Lärmschutz - Variante Durchfahrung

- Beurteilungspegelkarte auf Basis Schall 03 (1990), Höhe Lärmschutzwände (max. 3/4/3) aus laufendem Planfeststellungsverfahren mit Gestaltungsvorgaben der Stadt (siehe Rahmenplanung der Stadt)

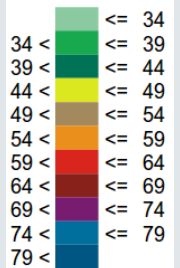


- Gelöste Schutzfälle mit aktiven Maßnahmen: 5.892 -> Kosten ca. 21,9 Mio. €
- Verbleibende Schutzfälle dem Grunde nach mit Anspruch auf passiven Schallschutz: 7.545 -> Kosten ca. 20,1 Mio. €

- Beurteilungspegelkarte auf Basis Schall 03 (1990), Höhe der Lärmschutzwand auf Basis der Verhältnismäßigkeitsprüfung



- Gelöste Schutzfälle mit aktiven Maßnahmen: 159 -> Kosten: ca. 7,25 Mio. €
- Gelöste Schutzfälle durch Tunnel : 8.148
- Verbleibende Schutzfälle dem Grunde nach mit Anspruch auf passiven Schallschutz: 98
-> Kosten ca. 0,5 Mio. €
- Anzahl Schutzfälle in Bereichen ohne bauliche Massnahmen (im Sinne der 16. BImSchV) und damit ohne Anspruch auf aktiven bzw. passivem Schallschutz: 5.032



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld
Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg
10. Lärmschutz - Beispiele von begrünten Wänden



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld
Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg
10. Lärmschutz - Beispiele von transparenten Wänden



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld
Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg
10. Lärmschutz - Beispiele von bedruckten Wänden



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld
Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg
10. Lärmschutz – passive Schallschutzmaßnahmen

Passive Schallschutzmaßnahmen umfassen:

- Bei Wohnräumen: Anspruch auf Schalldämmung der Gebäudehülle
 - Haustür
 - Fenster
 - Rolladenkästen
 - Außenwand
 - Dach

- Bei Schlafräumen: zusätzlicher Anspruch auf Einbau von Lüftungseinrichtungen

Bahnausbau Bamberg: Planungsdialog und Online-Umfrage „Lärmschutz und Gestaltungsanforderungen“ – Auswertung (Stand: 28.12.2016)

Ergebnis der Beteiligung:

- **56 Anfragen**, davon 38 Verbände, Initiativen und Organisationen (67,9 %) sowie 18 stadtinterne Ämter und Fachdienststellen (32,1 %)
- **14 Beiträge bzw. 25,0 % Rücklaufquote**

Verbände, Initiativen, Organisationen (38):

- 1. Architekturtreff Bamberg**
- Bahn-Landwirtschaft Bezirk Nürnberg e.V.*
- 3. Bahnsinn-Bamberg e.V.**
- Berufsverband Bildender Künstlerinnen und Künstler e.V.*
- Bewahrt die Bergstadt e.V.*
- Bund Naturschutz*
- 7. Bündnis: Trasse mit Vernunft**
- ETSV Eisenbahn Turn- und Sportverein 1930 Bamberg e.V.*
- Freunde des Weltkulturerbes Bamberg e.V.*
- 10. Handwerkskammer für Oberfranken**
- Haus & Grund Bamberg e.V.*
- Historischer Verein zur Pflege der Geschichte des ehem. Fürstbistums Bamberg e.V.*
- 13. IHK für Oberfranken Bayreuth**
- Interessengemeinschaft Bamberger Gärtner*
- Kreishandwerkerschaft Bamberg, Geschäftsstelle*
- Kunstverein Bamberg e.V.*
- Mieterverein Bamberg e.V.*
- Schutzgemeinschaft Alt-Bamberg e.V.*
- Sprecherrat der Gästeführer*
- Stadtheimatpfleger*
- Stadtmarketing Bamberg e.V.*
- Stadtteilmanagement Gereuth-Hochgericht*
- 23. VCD - Verkehrsclub Deutschland e.V.**
- 24. Gemeinnützige Siedlungsgenossenschaft Eigenheim eG**

25. *Bürgerverein Bamberg-Süd - Gereuth, V. Distrikt e.V.*
- 26. Bürgerverein Bamberg-Süd - Wunderburg, V. Distrikt e.V.**
27. *Bürgerverein Gangolf, II. Distrikt e.V.*
28. *Bürgerverein Bamberg-Ost, VII. Distrikt e.V.*
29. *Bürgerverein Bamberg-Ost, VII. Distrikt e.V.*
- 30. Bürgerverein Bamberg-Nord - St. Otto, VI. Distrikt e.V.**
31. *CSU-Ortsverband Wunderburg*
32. *CSU-Ortsverband Gangolf*
33. *CSU-Ortsverband Nord*
34. *CSU-Ortsverband Mitte*
35. *GAL-Ortsverband Gereuth-Wunderburg-St. Gangolf*
36. *SPD-Ortsverein Bamberg-Nord Gaustadt*
- 37. SPD-Ortsverein Bamberg-Altstadt Süd**
38. *SPD-Ortsverein Bamberg-Ost Gartenstadt Kramersfeld*

Stadtintern (18):

1. *Amt für Umwelt-, Brand- und Katastrophenschutz (Amt 38)*
2. *Bauordnungsamt (Amt 62)*
3. *EBB/Entwässerung*
- 4. EBB/Straßen- und Brückenbau**
5. *Familienbeauftragte*
6. *Familienbeirat*
7. *Geschäftsstelle Stadtgestaltungsbeirat*
8. *Referat 6/Strategische Planung*
9. *Senioren- und Generationenmanagement der Stadt Bamberg*
10. *Seniorenbeirat*
- 11. Stadtplanungsamt/Bebauungsplanung (Amt 61/B-Plan)**
12. *Stadtplanungsamt/Flächennutzungsplanung (Amt 61/FNP)*
- 13. Stadtplanungsamt/Stadtgestaltung**
14. *Stadtwerke Bamberg*
15. *Strategische Entwicklung (Amt 15)*
16. *Tourismus & Kongress Service TKS (Amt 17)*
17. *Verkehrsplanung (Amt 61/V)*
- 18. Zentrum Welterbe Bamberg**

A Verbände, Initiativen und Organisationen (10 von 38 Anfragen bzw. 26,3 %)				
Nr.	Name	Schreiben/ Mail	Anregungen	
			Durchfahrt	Behandlungsvorschlag
(1)	Handwerkskammer für Oberfranken	21.10.2016	<p>INFO: Anschluss Oberfrankens an das nationale Schienennetz von wesentlicher Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Oberfranken. ICE-Einstiegmöglichkeiten in Bamberg und Coburg verbessern die Anbindung erheblich.</p> <p>Grundsätzlich wird die frühzeitige Abstimmung zwischen der Stadt Bamberg und der DB Netz AG betreffend die Lärmschutzmaßnahmen und die stadtgestalterische Einpassung dieser Maßnahmen in das Stadtbild der Tourismus- und Weltkulturerbestadt begrüßt.</p> <p>HKW bittet um frühzeitige Einbindung der durch den Bahnausbau mittelbar und unmittelbar betroffenen Unternehmen und deren Belangen zu berücksichtigen. Es sollte gewährleistet sein, dass in der Bauphase die unmittelbaren sowie indirekten Beeinträchtigungen der Betriebe minimiert werden.</p>	Vorhabenträger ist die DB. Die Einbeziehung der Betroffenen im Hinblick auf das Gesamtvorhaben ist in erster Linie Aufgabe des Vorhabenträgers. Im vorliegenden Beteiligungsverfahren geht es allein um die vorsorgliche Positionierung der Stadt zu Gestaltungsanforderungen an möglicherweise erforderliche Lärmschutzeinrichtungen.
(2)	Bündnis: Trasse mit Vernunft / VCD KV Bamberg	25.10.2016	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau in Bestand wird begrüßt – aber nur mit bestem Lärmschutz für alle. - Standard-Lärmschutzwände werden abgelehnt. - Einsatz innovativer Lärmschutztechniken um Umfang, horizontale Ausdehnung und Höhe von Lärmschutzwänden zu minimieren. - Das ganze Spektrum der zur Verfügung stehenden Lärmschutztechniken ist auf die örtlichen Gegebenheiten hin zu prüfen, und ggf. ausstehende Genehmigungen des Eisenbahnbundesamtes (gegebenenfalls als Pilotprojekte) gezielt zu erwirken. - Anforderungsprofile und Zuordnung mit Diskussionsbedarf: Umfeld ibis-Hotel, Pfisterbrücke westlich), Münchner Ring – Hüttenfeldstraße 	Der Einsatz innovativer Lärmschutztechniken, auch als Pilotprojekt, wird geprüft. Die lokalen Bezüge wurden überprüft und in Teilen angepasst (s. Anlage 22). Eine intensive Begrünung ist das vorrangige Ziel. Die bahnungsgewandten Wandinnenseiten stehen nicht zur Verfügung. Dem Gestaltungswettbewerb wurde seitens DB Netz AG zugestimmt.

			<p>(beidseitig), Hüttenfeldstraße – Geisfelder Straße (westlich)</p> <ul style="list-style-type: none">- Alle Abschnitte, die sich für Vorpflanzung und Rankgewächse eignen, sollen offensiv für Begrünung der Lärmschutzanlagen genutzt werden.- Lärmschutzanlagen sollten Blickbeziehungen zur Stadt – wo möglich – nicht verbauen.- Gestaltung der bahnzugewandten Wand-Innenseiten, ggf. auch Begrünung (ggf. unter Einbezug der Bamberger Gärtner).- Vorherige Definition der Anforderungen eines Gestaltungswettbewerbes.	
--	--	--	--	--

Nr.	Name	Schreiben/ Mail	Anregungen	
			Durchfahrt	Behandlungsvorschlag
(3)	Bürgerverein Wunderburg e.V.	21.10.2016	<p>Grundsätzliches:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lärmschutz und Stadtgestaltung sind zu berücksichtigen - keine Gefährdung des Welterbestatus <p>Thema Tunnel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Tunnellösung und die weitere technische Vermeidung von Verkehrslärm durch Maßnahmen baulicher Art insbesondere beim Fuhrpark der Verkehrsunternehmen ist insbesondere im Bereich der Wunderburg ein dringendes Erfordernis</i> 	Die Anregung deckt sich mit dem Vorschlag in Anlage 22.
(4)	Bahnsinn-Bamberg e.V.	21.10.2016	<p>Grundsätzliches:</p> <p>Das Beteiligungsverfahren bezeichnen wir als Alibifunktion für Stadtrat und wohl auch für das Baureferat. Wir sind nach wie vor der Überzeugung, dass nur ein freies Gutachten mit unabhängigen Gutachtern der Stadt Bamberg das Optimum bietet. Deshalb geben wir auch grundsätzlich keine Zustimmung zu Vorschlägen des Baureferates.</p>	Vorhabenträger ist die DB. Die Einbeziehung der Betroffenen im Hinblick auf das Gesamtvorhaben ist in erster Linie Aufgabe des Vorhabenträgers. Im vorliegenden Beteiligungsverfahren geht es allein um die vorsorgliche Positionierung der Stadt zu Gestaltungsanforderungen an möglicherweise erforderliche Lärmschutzeinrichtungen.
(5)	Siedlungsgemeinschaft Eigenheim eG Bamberg		<p>Grundsätzliches:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kritisiert wird die fehlende rechtzeitige Einbindung in den Entscheidungsprozess - meterhohe Mauern sowie bergmännischer Tunnel und Güterzugverkehr durch Bamberg werden abgelehnt - gefordert wird eine Umfahrungslösung 	Vorhabenträger ist die DB. Die Einbeziehung der Betroffenen im Hinblick auf das Gesamtvorhaben ist in erster Linie Aufgabe des Vorhabenträgers. Im vorliegenden Beteiligungsverfahren geht es allein um die vorsorgliche Positionierung der Stadt zu Gestaltungsanforderungen an möglicherweise erforderliche Lärmschutzeinrichtungen.
(6)	Bürgerverein VI. Distrikt Bamberg-Nord St. Otto e.V.	18.10.2016	<ul style="list-style-type: none"> - Grundsätzliche Ablehnung aufgrund der enormen Beeinträchtigung des Stadtbildes und der räumlichen Teilung durch Lärmschutzwand - Gefahr von Graffiti - Zollner-Unterführung mit transparentem Lärmschutz 	Im Rahmenplan sind alle Unterführungen gemäß der Sichtraumstudie 2016 mit transparenten Lärmschutzwänden ausgestattet.

Nr.	Name	Schreiben/ Mail	Anregungen	
			Durchfahrt	Behandlungsvorschlag
(7)	SPD-Ortsverein BA Altstadt-Süd	06.10.2016	<ul style="list-style-type: none"> - Vielfalt der Gestaltungsmöglichkeiten des Lärmschutzes wird positiv zur Kenntnis genommen. - Bahn soll bei einer Realisierung neueste und innovative Lärmschutzverfahren zum Einsatz bringen und sich nicht auf alte Planfeststellungs-verfahren und damals gültige Normen berufen. <p>Thema Tunnel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lärmschutz an der Bestandsstrecke ist ebenfalls zu verbessern. 	Die Anregung deckt sich mit dem Vorschlag in Anlage 22 .
(8)	Architektur Treff Bamberg	20.09.2016	<ul style="list-style-type: none"> - Architektur Treff Bamberg begrüßt die Absicht, einen Gestaltungswettbewerb für die geplanten Lärmschutzanlagen durchzuführen. - Die sechs unterschiedlichen Anforderungsprofile zeigen sehr ausdifferenzierte Anforderungen, stellen aber eine nicht notwendige Einengung des entwerferischen Spielraumes dar und sollten allenfalls zur „Darstellung“ der Zielvorstellung bei der Auslobung zugrunde gelegt werden. - Im Weiteren halten wir es für sehr wichtig, sowohl die Innen- als auch die Außenseite der Lärmschutz-wände in die Untersuchungen einzubeziehen. Die Sicht des Bahnreisenden ist ein wichtiger Bestandteil des stadträumlichen Erlebnisses. 	Die Anregungen zur Gestaltung werden im weiteren Verfahren berücksichtigt. Dazu ist im Zusammenhang mit der Ausführungsplanung ein Gestaltungswettbewerb, ausgelobt durch die DB Netz AG, vorgesehen.

Nr.	Name	Schreiben/ Mail	Anregungen	
			Durchfahrt	Behandlungsvorschlag
(9)	IHK für Oberfranken	15.09.2016	<p>INFO:</p> <p>Für den Anschluss Oberfrankens an das nationale Schienennetz ist das VDE 8 Projekt Nürnberg – Erfurt aus Sicht der oberfränkischen Wirtschaft von zentraler Bedeutung, insbesondere durch den ICE-Systemhalt in Bamberg und weitere Zustiegsmöglichkeiten in Coburg. Daher muss es gelingen, die Planung und den Bau zügig und mit wirtschaftlichem Augenmaß ohne vermeidbare Verzögerungen umzusetzen.</p> <p>Grundsätzlich wird eine frühzeitige Abstimmung zwischen der Stadt Bamberg und der DB Netz AG im Hinblick auf die Lärmschutzmaßnahmen und die stadtgestalterische Einpassung dieser Maßnahmen in das Stadtbild der Weltkulturerbestadt und Tourismusdestination Bamberg begrüßt.</p> <p>Die durch den Bahnausbau in Bamberg mittelbar und unmittelbar betroffenen Unternehmen sind frühzeitig einzubinden und deren Belangen angemessen Rechnung zu tragen.</p> <p>Wir bitten darauf hinzuwirken, dass die in der Bauphase zu befürchtenden unmittelbaren wie auch indirekten Beeinträchtigungen des laufenden Betriebes der möglicherweise betroffenen Unternehmen zu minimieren sind.</p>	<p>Vorhabenträger ist die DB. Die Einbeziehung der Betroffenen im Hinblick auf das Gesamtvorhaben ist in erster Linie Aufgabe des Vorhabenträgers. Im vorliegenden Beteiligungsverfahren geht es allein um die vorsorgliche Positionierung der Stadt zu Gestaltungsanforderungen an möglicherweise erforderliche Lärmschutzeinrichtungen.</p>

B Ämter und Fachdienststellen (4 von 18 Anfragen bzw. 22,2 %)							
Nr.	Name	Schreiben/ Mail	Anregungen				
			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Durchfahrt</th> <th>Behandlungsvorschlag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>(10) Stadtplanungsamt</p> <p>Bebauungsplanung EUROPAN 13 Stadtsanierung/Stadtgestaltung</p> <p>20.10.2016</p> <p>Grundsätzliches:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der vorgeschlagene Materialmix mit transparenten Wandelementen, Sandsteinmauer („Gärtnermauer“), Ziegelwand (Mälzereien) kann gewährleisten, dass die neuen Schallschutzelemente nicht als durchgängiges Band im Stadtbild wahrgenommen werden und wird ausdrücklich begrüßt. - Insbesondere die Gestaltung der Massivbauwände sollte vor Ausführung im Detail mit der Stadtsanierung/Stadtgestaltung abgestimmt werden. <p>Hinweise mit konkretem Lagebezug:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Bereich der Firma Weyermann sind eine Aufwertung und ein Tausch mit Flächen der Bahn geplant. Es existieren wohl Planungen zum Thema Schaubrauerei, Verwaltungsgebäude o.Ä. Die diversen Vorschläge aus dem EUROPAN Wettbewerb (Malt Yard, Schaubrauerei etc.) stießen bei der Geschäftsführung auf großes Interesse. Hier sollte also eher eine erhöhte gestalterische Anforderung und/oder eine Lärmschutzbebauung angedacht werden. 1 - Einzugsbereich Unterführung Zollnerstraße: Hier sollte überlegt werden, den Lärmschutz teilweise transparent, analog zur Altstadtseite zu gestalten. 2 - Auf eine transparente Ausführung, die an zahlreichen anderen Unterführungen angedacht ist, sollte auch hier nicht verzichtet werden. 3 - Durch den EUROPAN Wettbewerb liegen diverse Bebauungsvorschläge für das Areal westlich der Pfisterbrücke, teilweise als Lärmschutzbebauung vor. Östlich der Pfisterbrücke würde sich die Fläche eben- </td> <td> <p>Die lokalen Bezüge wurden überprüft und in Teilen angepasst (s. Anlage 22). Hinsichtlich der Gestaltungsfragen wird die Abt. Stadtsanierung/ Stadtgestaltung im weiteren Verfahren eingebunden.</p> </td> </tr> </tbody> </table>	Durchfahrt	Behandlungsvorschlag	<p>(10) Stadtplanungsamt</p> <p>Bebauungsplanung EUROPAN 13 Stadtsanierung/Stadtgestaltung</p> <p>20.10.2016</p> <p>Grundsätzliches:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der vorgeschlagene Materialmix mit transparenten Wandelementen, Sandsteinmauer („Gärtnermauer“), Ziegelwand (Mälzereien) kann gewährleisten, dass die neuen Schallschutzelemente nicht als durchgängiges Band im Stadtbild wahrgenommen werden und wird ausdrücklich begrüßt. - Insbesondere die Gestaltung der Massivbauwände sollte vor Ausführung im Detail mit der Stadtsanierung/Stadtgestaltung abgestimmt werden. <p>Hinweise mit konkretem Lagebezug:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Bereich der Firma Weyermann sind eine Aufwertung und ein Tausch mit Flächen der Bahn geplant. Es existieren wohl Planungen zum Thema Schaubrauerei, Verwaltungsgebäude o.Ä. Die diversen Vorschläge aus dem EUROPAN Wettbewerb (Malt Yard, Schaubrauerei etc.) stießen bei der Geschäftsführung auf großes Interesse. Hier sollte also eher eine erhöhte gestalterische Anforderung und/oder eine Lärmschutzbebauung angedacht werden. 1 - Einzugsbereich Unterführung Zollnerstraße: Hier sollte überlegt werden, den Lärmschutz teilweise transparent, analog zur Altstadtseite zu gestalten. 2 - Auf eine transparente Ausführung, die an zahlreichen anderen Unterführungen angedacht ist, sollte auch hier nicht verzichtet werden. 3 - Durch den EUROPAN Wettbewerb liegen diverse Bebauungsvorschläge für das Areal westlich der Pfisterbrücke, teilweise als Lärmschutzbebauung vor. Östlich der Pfisterbrücke würde sich die Fläche eben- 	<p>Die lokalen Bezüge wurden überprüft und in Teilen angepasst (s. Anlage 22). Hinsichtlich der Gestaltungsfragen wird die Abt. Stadtsanierung/ Stadtgestaltung im weiteren Verfahren eingebunden.</p>
Durchfahrt	Behandlungsvorschlag						
<p>(10) Stadtplanungsamt</p> <p>Bebauungsplanung EUROPAN 13 Stadtsanierung/Stadtgestaltung</p> <p>20.10.2016</p> <p>Grundsätzliches:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der vorgeschlagene Materialmix mit transparenten Wandelementen, Sandsteinmauer („Gärtnermauer“), Ziegelwand (Mälzereien) kann gewährleisten, dass die neuen Schallschutzelemente nicht als durchgängiges Band im Stadtbild wahrgenommen werden und wird ausdrücklich begrüßt. - Insbesondere die Gestaltung der Massivbauwände sollte vor Ausführung im Detail mit der Stadtsanierung/Stadtgestaltung abgestimmt werden. <p>Hinweise mit konkretem Lagebezug:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Bereich der Firma Weyermann sind eine Aufwertung und ein Tausch mit Flächen der Bahn geplant. Es existieren wohl Planungen zum Thema Schaubrauerei, Verwaltungsgebäude o.Ä. Die diversen Vorschläge aus dem EUROPAN Wettbewerb (Malt Yard, Schaubrauerei etc.) stießen bei der Geschäftsführung auf großes Interesse. Hier sollte also eher eine erhöhte gestalterische Anforderung und/oder eine Lärmschutzbebauung angedacht werden. 1 - Einzugsbereich Unterführung Zollnerstraße: Hier sollte überlegt werden, den Lärmschutz teilweise transparent, analog zur Altstadtseite zu gestalten. 2 - Auf eine transparente Ausführung, die an zahlreichen anderen Unterführungen angedacht ist, sollte auch hier nicht verzichtet werden. 3 - Durch den EUROPAN Wettbewerb liegen diverse Bebauungsvorschläge für das Areal westlich der Pfisterbrücke, teilweise als Lärmschutzbebauung vor. Östlich der Pfisterbrücke würde sich die Fläche eben- 	<p>Die lokalen Bezüge wurden überprüft und in Teilen angepasst (s. Anlage 22). Hinsichtlich der Gestaltungsfragen wird die Abt. Stadtsanierung/ Stadtgestaltung im weiteren Verfahren eingebunden.</p>						

			<p>falls für die Realisierung einer Lärmschutzbebauung anbieten (evtl. als Thema für einen Wettbewerb). 4</p> <ul style="list-style-type: none">- Südliche Stadteinfahrt: Sofern in diesem Bereich der B22 überhaupt ein Lärmschutz notwendig ist, sollten transparente Elemente zumindest in Teilabschnitten einen ersten Blick auf die Bamberger Silhouette ermöglichen. Im Bereich südlich Möbel Koch wäre zu prüfen, ob die nördliche Wand nicht ebenfalls transparent ausgeführt werden sollte, um den Blickbezug auch bei Abfahrt von der Autobahn zu haben. 5- Im Bereich der Forchheimer Straße soll im aktuellen B-Planverfahren „Sconto“ eine absorbierende Fassade zur Ausführung kommen. Es wäre zu prüfen, ob diese Fassade evtl. Auswirkungen auf die reflektierende Lärmschutzwand gegenüber hätte. 6 <p>Thema Tunnel:</p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Zur ergebnisoffenen Prüfung der „Variante Tunnellösung“ wäre es zielführend, einen ähnlichen Plan zu erarbeiten, der nochmals die möglichen Abfahrten der Tunnellösung, den hierbei benötigten Lärmschutz, aber auch die Flächen, die durch eine Untertunnelung evtl. für neue Nutzungen gewonnen werden könnten, darstellt.</i>	
--	--	--	---	--

Nr.	Name	Schreiben/ Mail	Anregungen	
			Durchfahrt	Behandlungsvorschlag
(11)	Zentrum Welterbe Bamberg	06.10.2016	<ul style="list-style-type: none"> - Gestaltungswettbewerb zur Ermittlung der bestmöglichen Lärmschutzanlage wird begrüßt. - Die neuesten Erkenntnisse aus der Sichraumstudie sind unbedingt miteinzubeziehen. 	<p>Die Anregungen hinsichtlich maximaler Lärmschutzwandhöhe und transparenter Ausführung im Bereich von Sichräumen (z.B. im Zusammenhang mit den Unterführungen) werden berücksichtigt.</p> <p>Die Anregungen decken sich mit dem Vorschlag in Anlage 22.</p>
		17.06.2016 07.06.2016	<ul style="list-style-type: none"> - Fazit: Der Architekt und Stadtplaner Peter Eisenlauer (Sichraumstudie 06-2016) teilt die Einschätzung von Alexandra Schmölder (Sichtachsenkatalog von Bamberg, 11-2012) bezüglich der geringen Auswirkung der möglichen Schallschutzwände zwischen Forchheimer Straße und Kronacher Straße auf den außergewöhnlichen universellen Wert des Welterbes. - Die Begrenzung der vorgesehenen Schallmauern auf max. 2,50 bis 3,0 m über Schienenoberkante ist für den Schutz der visuellen Integrität des Welterbes „Altstadt von Bamberg“ wesentlich. - Darüber hinaus befürworten wir die transparente Ausführung der Schallmauern mindestens im Bereich der jüngst definierten Sichräume. 	
			<p>INFO:</p> <p>1. Sichraumstudie (Verfasser: Peter EISENLAUER, Architekt und Stadtplaner, 06-2016)</p> <p>Welterbe- und stadtbildrelevante Sichräume: 09 Südflur/Am Tännig/Bahntrasse, 12 Geisfelder Straße/Anschluss Böttgerstraße, 17 Nordflur/Gärtnerkreuz Erlach/Unterer Gärtner-Verein</p> <p>2. Sichtachsenkatalog von Bamberg bzw. Gutachterliche Stellungnahme zu möglichen Auswirkungen des Ausbaus der ICE-Trasse</p>	

			(Verfasserin: Alexandra SCHMÖLDER, 11-2012) Beeinträchtigungen von Blickbezügen durch die geplante ICE-Trasse: Gundelsheimer Straße, Unterführung Memmelsdorfer Straße, Unterführung Zollnerstraße, Brennerstraße/Bahnhof-Empfangsgebäude, Unterführung Geisfelder Straße, EÜ Forchheimer Straße (Altenburg), EÜ Münchner Ring (Altenburg)	
--	--	--	--	--

Nr.	Name	Schreiben/ Mail	Anregungen	
			Durchfahrt	Behandlungsvorschlag
(12)	EBB/SuB	08.09.2016	<ul style="list-style-type: none"> - Unterhalt sollte bei DB liegen, unabhängig von den Gestaltungswünschen der Stadt. - In Bezug auf Graffiti sind Reaktionszeiten der DB zur Entfernung extremistischer Schmierereien zu definieren. - Bei begrünten Lärmschutzwänden ist die regelmäßige Pflege und die Verkehrssicherungspflicht (DB) zu regeln. 	Die Anregungen werden im Zuge der weiteren Abstimmungsgespräche mit der DB Netz AG berücksichtigt.

C Online-Umfrage (5 Beiträge)				
Nr.	Name	Schreiben/ Mail	Anregungen	
			Durchfahrt	Behandlungsvorschlag
(13)	Beitrag A	05.09.2016	<p>Anregung: Leider muss ich Ihre Gesamtplanung in Frage stellen. Wäre es nicht sinnvoller die Bevölkerung Bambergs, vor allem die direkt betroffenen Anwohner der Bestandsstrecke (ca. 500 m Schneise links und rechts entlang der Bahnstrecke), zu befragen ob die vom Stadtrat gewollte Planung des Ausbau im Bestand auch von ihnen gewünscht/gewollt ist.</p> <p>M. E. wäre hier die Ostumfahrung entlang der Autobahn für die Anwohner in Bamberg immer noch die beste Lösung. Hier eine Grundsatzentscheidung an den Betroffenen vorbei und nur eine Gestaltungsplanung sozusagen absegnen zu lassen, halte ich nicht für sinnvoll!</p> <p>Insofern rege ich eine Befragung/Meinungsbildung der Entscheidungsgremien bei den Betroffenen für angebracht und dringend notwendig!</p>	Vorhabenträger ist die DB. Die Einbeziehung der Betroffenen im Hinblick auf das Gesamtvorhaben ist in erster Linie Aufgabe des Vorhabenträgers. Im vorliegenden Beteiligungsverfahren geht es allein um die vorsorgliche Positionierung der Stadt zu Gestaltungsanforderungen an möglicherweise erforderliche Lärmschutzeinrichtungen.
(14)	Beitrag B	Mail v. 22.07.2016	<p>Thema Tunnel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tunnel auf lange Frist die einzig sinnvolle Lösung. - Da es sicher ein Finanzproblem ist, erhebt sich die Frage, wer entscheidet schlussendlich (und in Hinblick auf das Zeitproblem der Bahn) auch wann, welche Beträge von der Stadt zu tragen sind? 	Die Stellungnahme hat keine Auswirkung auf die Gestaltungsanforderungen.

Nr.	Name	Schreiben/ Mail	Anregungen	
			Durchfahrt	Behandlungsvorschlag
(15)	Beitrag C	19.07.2016	<p>- Am realistischsten ist meines Erachtens der bestandsorientierte Ausbau mit der neuesten Lärmschutztechnik, die keine 7-Meter hohen Lärmschutzwände erfordert.</p> <p>Anregung: Wie so oft in der Politik, tun sich bei der Diskussion gerade die hervor, die von der Maßnahme persönlich gar nicht betroffen sind. Es wird so getan, als gäbe es derzeit keinen Lärm durch die Bahn. Man möge sich mal an die Nürnberger Straße gegenüber der Mälzerei hinstellen und sich während eines vorbeifahrenden Zuges unterhalten. Befragt doch die Anwohner, die direkt etwa 100 m von der Bahnlinie wohnen.</p> <p>Thema Tunnel: - <i>Meines Erachtens gibt es eine wünschenswerte Tunnelausbauvariante, die wohl an der Finanzierbarkeit scheitern wird.</i></p>	<p>Vorhabenträger ist die DB. Die Einbeziehung der Betroffenen im Hinblick auf das Gesamtvorhaben ist in erster Linie Aufgabe des Vorhabenträgers. Im vorliegenden Beteiligungsverfahren geht es allein um die vorsorgliche Positionierung der Stadt zu Gestaltungsanforderungen an möglicherweise erforderliche Lärmschutzeinrichtungen.</p>
(16)	Beitrag D	18.07.2016	<p>Thema Tunnel: - <i>Am besten unterirdisch, wollen keine Mauern in Bamberg. Wo andere Leute Mauern einreißen, soll dann in Bamberg eine Mauer entstehen?</i></p>	<p>Vorhabenträger ist die DB. Die Einbeziehung der Betroffenen im Hinblick auf das Gesamtvorhaben ist in erster Linie Aufgabe des Vorhabenträgers. Im vorliegenden Beteiligungsverfahren geht es allein um die vorsorgliche Positionierung der Stadt zu Gestaltungsanforderungen an möglicherweise erforderliche Lärmschutzeinrichtungen.</p>
			<p>Fragen: Wie oft bleibt der ICE bei uns in Bamberg stehen? Oder rauscht er nur bei uns durch, so wie bei anderen Bahnhöfen? Wie ist der aktuelle Stand?</p>	<p>Als ICE-Systemhalt wird Bamberg im Stundentakt angefahren.</p>

Nr.	Name	Schreiben/ Mail	Anregungen	
			Durchfahrt	Behandlungsvorschlag
(17)	Beitrag E	12.07.2016	<ul style="list-style-type: none"> - Die Bahn kann weiterhin oberirdisch fahren auf einer festen Fahrbahn, wie es auf der Neubaustrecke durch den Thüringer Wald bereits umgesetzt ist. - Durch die feste Fahrbahn entfällt das halb- bis jährliche Stopfen des Schotterbettes und es können Lärm reduzierende Elemente direkt um die Schienen eingebaut werden. (Bsp. Citytunnel Leipzig > feste Fahrbahn mit Schallschutz darunter und im Gleis; oder Stadtbahn Berlin > kein Güterverkehr, dafür sehr enge Kurvenradien) - Durch die feste Fahrbahn sind fast keine Wartungsarbeiten am Gleis notwendig (Aussage DB Netz AG) und es bietet sich eine niedrige Lärmschutzwand (Höhe 1 Meter oder etwas mehr bis 1,5 Meter) direkt am Gleis an. Da in diesen Bereich der Lärm entsteht (Rad Schiene; Drehgestelle; Federung; Puffer) wird er auch gleich wieder geschluckt, bevor dieser sich erst ausbreiten kann. Pilotprojekte gibt es mit der niedrigen Schallschutzwand auch im Freistaat Bayern. 	<p>Vorhabenträger ist die DB. Die Einbeziehung der Betroffenen im Hinblick auf das Gesamtvorhaben ist in erster Linie Aufgabe des Vorhabenträgers. Im vorliegenden Beteiligungsverfahren geht es allein um die vorsorgliche Positionierung der Stadt zu Gestaltungsanforderungen an möglicherweise erforderliche Lärmschutzeinrichtungen. im Auswahlverfahren.</p> <p>Der Einsatz innovativer Lärmschutztechniken, auch als Pilotprojekt, sowie der Gleisbau auf einer festen Fahrbahn wird seitens der Stadtverwaltung weiter verfolgt.</p>

Bahnausbau Bamberg: Rahmenplan „Lärmschutz und Gestaltungsanforderungen“

Gestaltungsziele und Sichträume bzw. Sichtachsen

Ergebnis der Anregungen aus dem Planungsdialog von Mitte Juli bis Mitte Oktober 2016



Rahmenplan „Lärmschutz und Gestaltungsanforderungen“

Stand: Entwurf 21.6.2016 mit Hinweisen (1-6) und Änderungen; Dezember 2016

