

<b>Sitzungsvorlage</b>		<b>Vorlage- Nr:</b> VO/2018/1450-R6
Federführend: Referat 6		Status: öffentlich
Beteiligt:		Aktenzeichen: Datum: 16.01.2018 Referent: Beese Thomas
<b>Empfehlung für den Bahnausbau Bamberg Vorstellung Gutachten VWI Stuttgart GmbH Sachstandsbericht</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
08.02.2018	Stadtrat der Stadt Bamberg	Kenntnisnahme

## I. Sitzungsvortrag:

Der Stand der Ausbauplanung der DB AG im Stadtgebiet Bamberg im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Planfeststellungsabschnitt 22 Stadtgebiet Bamberg wurde letztmals in der Sondersitzung des Stadtrates am 28.11.2017 und der Vollsitzung am 13.12.2017 erörtert. Dabei wurde auch das gewichtete Bewertungsverfahren zur Prüfung der aktuell noch diskutierten Trassen- und Ausbauvarianten durch VWI Stuttgart GmbH vorgestellt. Die Grundlage für die Beauftragung eines unabhängigen Gutachters war folgender Beschluss in der Sondervollversammlung „Bahnausbau“ am 17.01.2017 (Vorlage-Nr. VO/2016/0672-R6):

*„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 1) „Ebenerdige Durchfahrung“, 2) „Bergmännischer Tunnel zwischen Tännig und Kronacher Straße“, 3) „Kurzer Tunnel“ („Gedeckelter Trogbau zwischen Tännig und Geisfelder Straße in offener Bauweise“), 4) „3-Gleisigkeit bzw. bedarfsgerechte Ausbauplanung“ und 5) „2-Gleisigkeit bzw. Verzicht auf Ausbau“ oder einer Kombination dieser Varianten.“*

Zur Durchführung der Bewertung wurden alle relevanten Unterlagen und Materialien durch die Verwaltung zur Verfügung gestellt. Unter Ziff. 2 dieser Sitzungsvorlage wird dementsprechend auch ein kurzer Überblick zum bisherigen Verlauf des Trassenfindungsprozesses gegeben.

In der Sondersitzung am 08.02.2018 wird das **Gutachten zur Ausbauempfehlung** durch Herrn Dipl.-Wi.-Ing. **Stefan Tritschler** (VWI Stuttgart GmbH, Geschäftsführer) und Herrn Dipl.-Ing. **Matthias Körner** (VWI Stuttgart GmbH, Akademischer Mitarbeiter) vorgestellt und im Anschluss zur Beratung innerhalb der Stadtratsfraktionen übergeben (**Anlage 4**). Eine Entscheidung in dieser Frage ist in der Sitzung am 08.02.2018 nicht vorgesehen. Vielmehr soll die Positionierung der Stadt in der Trassenfrage in einer weiteren Sondersitzung am 06.03.2018 erfolgen (vgl. Ziff. 6 der Sitzungsvorlage).

## 1. Ausgangslage

Die DB Netz AG beabsichtigt im Rahmen des **Verkehrsprojektes Deutsche Einheit VDE Nr. 8** den viergleisigen Neu- und Ausbau der Bahnstrecke zwischen Berlin und München. In diesem Zusammenhang wurde am 10.12.2017 die Neubaustrecke **VDE Nr. 8.1 Nürnberg – Erfurt** offiziell in Betrieb genommen. Derzeit laufen die Planungen und Arbeiten im Bereich der **Ausbaustrecke ABS zwischen Nürnberg – Ebensfeld**. Der **Planfeststellungsabschnitt PFA 22** umfasst dabei das Stadtgebiet Bamberg.

Die **Randbedingungen für den Vorhabenträger DB Netz AG** lassen sich wie folgt beschreiben: Vorgesehen ist der viergleisige Ausbau. Dazu sind nach Stand der DB-Vorplanung im Stadtgebiet zwei zusätzliche Gleise östlich der Bestandsstrecke vorgesehen. Im aktuellen **Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030** ist die Maßnahme unter Projektnummer 2-010-V02, Dringlichkeit „Vordringlichen Bedarf“ wie folgt aufgenommen: „2 zusätzliche Gleise im Korridor Strullendorf – Breitengüßbach, Streckenhöchstgeschwindigkeit Vmax 230 km/h.“

Hinsichtlich der Finanzierung und Realisierung gelten die **haushaltsrechtlichen Vorgaben des Bundes**. Dazu gilt es für den Vorhabenträger, die DB Netz AG, insbesondere die Vergleichbarkeit jeder Alternativlösung, das entsprechende Nutzen-Kosten-Verhältnis, den Maßnahmenumfang und die entsprechenden Kostensteigerungen zu beachten. In diesem Zusammenhang wurde in allen Gesprächen der DB Netz AG mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI immer festgestellt, dass Mehrkosten aus abweichenden Trassenvarianten oder über den Planungsauftrag „Neu- und Ausbau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke“ hinausgehende Forderungen (wie z.B. Westanbindung oder Verlagerung Güterbahnhof) nicht durch den Bund übernommen werden.

## 2. Bisheriger Verlauf des Trassenfindungsprozesses

**1993** wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet und nach dreimaliger Vorlage der Planunterlagen **1998** kurz vor dem Planfeststellungsbescheid unterbrochen. Am **11.02.2009** teilte die DB AG die beabsichtigte Wiederaufnahme der ruhenden Planungen für den 4-gleisigen Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg schriftlich mit.

Aufbauend auf den DB-Vorentwurf, vorgestellt in der Sitzung des Stadtentwicklungssenates am **21.10.2009**, wurde am **10.07.2012** eine 3D-Darstellung der Stadt Bamberg zur DB Netz-Vorentwurfsplanung (öffentliche Vorstellung und Diskussion im Hegelsaal) präsentiert.

Am **Planungsstadium „Vorplanung“** hat sich bis heute nichts geändert, d.h. die Gespräche zwischen DB AG bzw. DB Netz AG und der Stadt Bamberg befassen sich mit möglichen Trassen und Ausbauvarianten. Erst nach erfolgter Positionierung der Stadt hinsichtlich der Streckenführung wird die DB Netz AG die Ausführungs- und Genehmigungsplanung zur Fortsetzung der Planfeststellung starten.

Aus Sicht der Stadt Bamberg wurden mit Wiederaufnahme des Verfahrens **folgende „übergeordnete“ Ziele** festgelegt, die im Prozessablauf gleichrangig zu beachten sind:

- Lärmschutz und damit Gesundheitsschutz ist für die vom Bahnverkehr betroffenen Menschen unverzichtbar
- Bei allen Planungen sind stets die Belange des UNESCO-Weltkulturerbes Bamberg zu würdigen, zu wahren und jederzeit mit höchster Priorität zu berücksichtigen
- Bamberg muss dauerhaft ICE-Systemhalt bleiben
- Der S-Bahnhaltepunkt Bamberg-Süd muss realisiert werden

Darüber hinaus hat sich die Stadt Bamberg als strategische Vorgabe für einen intensiven **Planungsdialog** mit der DB Netz AG ausgesprochen – ergebnisoffen, transparent und unter Beteiligung der Betroffenen.

Weitere Meilensteine im bisherigen Verfahren:

- **30.03.2011 Bamberger Erklärung zum Erhalt des Welterbes**
- **30.07.2011 Resolution zum S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd**

Die **Auswirkungen des Bahnausbaus im Stadtgebiet Bamberg** wurden hinsichtlich der beiden Trassensuchräume – Bestandsstrecke und Ostumfahrung – umfassend und mit großer Sorgfalt unter Hinzuziehung verschiedener interner und externer Experten geprüft. Zusätzlich wurden durch die Stadtverwaltung zu allen Lösungsansätzen die Konfliktpotenziale sowie Stärken-Schwächen-Betrachtungen vorgenommen.

Damit wurden im weiteren Planungsdialog seit 2012 unter dem Motto „Die bestmögliche Ausbauvariante für die Welterbestadt Bamberg“ **insgesamt 14 unterschiedliche Lösungsansätze** mehr oder weniger intensiv diskutiert.

Zwischen 2012 und 2014 tagte in sechs Sitzungen der eigens eingerichtete **„Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg“**. In diesem interdisziplinär zusammen gesetzten Gremium trafen sich Vertreter des Vorhabenträgers DB AG, die Stadt Bamberg, Politik (MdBs, MdLs, Stadtrat), übergeordnete Ministerien sowie örtliche Initiativen. Das Ziel: Diskussion von möglichen Trassen- und Ausbauvarianten und Entwicklung einer Empfehlung für den Stadtrat.

Am **24.07.2013** wurden durch DB Netz und Stadt Bamberg **Projektdefinitionen zu neun Varianten vorgestellt und grundsätzlich bewertet** (Vorlage-Nr. VO/2013/0373-R6). Dabei wurde die Variante 4 „Güterzug-Umfahrung“ (AG Bahnsinn) aus dem weiteren Prüfverfahren ausgeschlossen (begründet u.a. wegen der Flächeninanspruchnahme, Eingriff in Bannwald und Grundwasserverhältnisse, Betriebskonzept entspricht nicht den Randbedingungen der VDE 8). Zudem wurden die Varianten 6 „-7m-Tieflage“ und 7 „-3m-Tieflage“ (u.a. wegen Bauablauf, Bauzeit und bauzeitliche Auswirkungen und Aufwand sowie Kosten) verworfen. Die Varianten 8 „Partielle Tieferlegung“ und 9 „Geschwindigkeitsreduzierung“ sollten allenfalls in Kombination mit der Variante 2 „Ausbau im Bestand mit innovativem Lärmschutz“ („Ebenerdige Durchfahrung“) weiterverfolgt werden.

Am **25.06.2014** wurde eine detaillierte **Entscheidungsmatrix der Stadtverwaltung** zu den Varianten 2 „Durchfahrung“, 5 „Tunnel“ und 3 „Umfahrung“ (Erläuterungsbericht und Bewertungsbogen mit 30 Prüfkriterien zu den Handlungsfeldern Umwelt, Mensch, Stadtentwicklung & Welterbestatus) nach enger Abstimmung mit zahlreichen Fachbehörden und Verbänden vorgelegt (Vorlage-Nr. VO/2014/0911-R6).

Am **24.09.2014** wurde die entsprechende **Entscheidungsmatrix der DB Netz AG** zu den Varianten 2 „Durchfahrt“, 5 „Tunnel“ und 3 „Umfahrung“ vorgelegt (Bewertung der Infrastrukturmaßnahmen und Bewertungsbogen mit 24 Prüfkriterien zu den Handlungsfeldern Baudurchführung/Bauablauf, Eisenbahnbetrieb und Kosten – Vorlage-Nr. VO/2014/1058-R6).

Am **27.04.2016** erfolgte der **Ausschluss jeglicher Varianten zur „Ostumfahrung“** durch den Bamberger Stadtrat (Vorlage-Nr. VO/2016/0201-R6). Zusätzlich zu den vielfältigen ökologischen Auswirkungen wurde dies insbesondere durch folgende Kriterien begründet:

- „Flächenverbrauch“ (Eingriff in den Bannwald Hauptmoorwald und Stadtwald),
- „Wasser“ (Sicherung der Trinkwasserversorgung),
- „Streckenwahl durch Güterzüge“ (keine Festlegung der Nutzung einer konkreten Strecke möglich),
- „Lärmschutz“ (Lärmvorsorge nur dort, wo Ausbau erfolgt) und
- „Finanzierungsanteil Stadt“ (höherer Kostenanteil der Stadt)

Darüber hinaus sind zusätzliche Verbesserungen im S-Bahnangebot nur im Zusammenhang mit einem Ausbau der Bestandsstrecke möglich. Das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (BayStMinIBV) – zuständig für Regional- und S-Bahn-Verkehr – unterstützt in diesem Zusammenhang den Wunsch der Stadt Bamberg hinsichtlich eines **S-Bahn-Haltepunktes Bamberg Süd**. Dies allerdings nur für den Fall, dass sich die Stadt in der Trassenfrage für die Variante „Ebenerdige Durchfahrung“ ausspricht. Dazu wird insbesondere auf die Kosten einer derartigen Investition und die Wirtschaftlichkeit verwiesen (s.a. Sondersitzung „Bahnausbau“ am 28.11.2017 – Vorlage-Nr. VO/2017/1139-R6).

Insgesamt wurden zwischen 2012 und 2017 rund **40 Studien und Untersuchungen** durchgeführt und die Ergebnisse in den verschiedenen Gremien diskutiert. Davon wurde etwa die Hälfte durch die DB Netz AG beauftragt und bezahlt, insbesondere Machbarkeitsstudien, Raumwiderstandsanalysen, schalltechnische Untersuchungen, technische Planungen und Projektbeschreibungen sowie eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung EBWU zu den Varianten „Durchfahrung“, „Tunnel“ und Ostumfahrung“ einschließlich verschiedener Untervarianten.

Alleine **rund 20 Untersuchungsaufträge wurden durch die Stadt Bamberg** in Auftrag gegeben oder eigenständig durchgeführt, darunter Fach- und Rechtsgutachten, Plausibilitätsprüfungen, Projektstudien, Detailplanungen, Flächenermittlungen, Lärmmessungen, Betroffenheitsanalysen, Rahmenpläne, 3D-Visualisierungen, Varianten- und Leistungsuntersuchungen, Fakten-Checks und Positionspapiere.

In **24 Sitzungen des Stadtrates** wurden zwischen 2009 und 2017 über 60 Vorlagen erstellt. Dabei wurden **rund 50 schriftliche Anträge** aus den Reihen des Stadtrates mit teils umfassenden Fragestellungen bearbeitet. Zudem wurden Fragen zum Bahnausbau in **fünf nichtöffentlichen Stadtratsinformationsveranstaltungen** und **vier Sitzungen des eigens eingerichteten Arbeitskreises „Stadtrat und Verwaltung“** erörtert.

Der Stadt Bamberg ist es gelungen, einen **regelmäßigen Dialog mit dem Vorhabenträger DB Netz AG** zu etablieren. Seit 2016 haben insgesamt **18 Arbeitstreffen mit der DB Netz AG** stattgefunden, in denen fachliche Positionen sachlich ausgetauscht wurden.

Parallel dazu fanden zwischen 2013 und 2017 insgesamt **21 politische und fachliche Abstimmungsgespräche** statt. Etwa **40 Beteiligte am Planungsdialog** – Fachämter, Fachbehörden, Anlieger, Initiativen, Bürgervereine, Vereine und Verbände – wurden wiederholt an der Klärung von Fachfragen beteiligt.

Hinsichtlich der Information der Bürgerinnen und Bürger wurden seit 2012 im Rahmen der Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit **15 Großveranstaltungen** durch die Stadtverwaltung initiiert. Zudem war das Thema „Bahnausbau“ alleine 2017 in **über 50 Beiträgen in der Lokalpresse** präsent.

### **3. Position der Stadt Bamberg**

Unter Ziff. 2 „**Bisheriger Verlauf des Trassenfindungsprozesses**“ wurde zunächst ein **Rückblick zur Verfahrenshistorie** vorgestellt. Dabei lässt sich die grundsätzliche **Position der Stadt Bamberg** zusammenfassend wie folgt beschreiben:

- Der **Bahnausbau wird kommen** (s.a. das entsprechende VWI-Gutachten, vorgestellt in der Sondersitzung am 28.11.2017 – Vorlage-Nr. VO/2017/1311-R6).
- Mit dem Ausbau ist die **Durchsetzung der wesentlichen strategischen Ziele zu verknüpfen**, dies betrifft insbesondere die Themen
  - o Lärm- und Gesundheitsschutz für die Anlieger entlang der Bahnstrecke
  - o Schutz des Welterbestatus
  - o Sicherung ICE-Systemhalt
  - o S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd
- Mit **Blick auf die Variantenentscheidung** sind insbesondere die Themen
  - o Flächenverbrauch und Eingriff in den Erwerbsgartenbau
  - o Grund- und Trinkwasserschutz
  - o stadtverträgliche Gestaltung von Lärmschutzwänden (Höhe und Materialwahl)
  - o Kosten und Kostenfolgen für die Stadtdie wesentlichen Beurteilungskriterien.

## 4. Erarbeitung einer Empfehlung für den Bahnausbau Bamberg

In der Sondervollversammlung „Bahnausbau“ am 17.01.2017 (Vorlage-Nr. VO/2016/0672-R6) hat der Stadtrat das externe Gutachten „Ausbauempfehlung für den Bahnausbau Bamberg“ auf den Weg gebracht.

In der Sondervollversammlung am 28.11.2017 (Vorlage-Nr. VO/2017/1315-R6) wurde durch den beauftragten Gutachter VWI Stuttgart GmbH ein Verfahren vorgestellt, das zur **ganzheitlichen Bewertung der für die abschließende Trassenevaluierung ausgewählten Varianten** dienen soll. Dabei ist es das Ziel, alle Varianten trotz unterschiedlicher Planungsstände in den wesentlichen Aspekten objektiv und transparent bewerten zu können.

Auf der in der Stadtratssitzung am 13.12.2017 (Vorlage-Nr. VO/2017/1394-R6) beschlossenen Grundlage erfolgte durch VWI Stuttgart GmbH die **Prüfung der insgesamt sieben Ausbauvarianten**, die unter Ziff. 4.1 nochmals zusammengefasst dargestellt sind. **Informationen zum Bewertungsverfahren** selbst sind unter Ziff. 4.2 zu finden. Dies beinhaltet auch eine kurze Beschreibung der angewandten Bewertungskriterien.

### 4.1 Varianten im Prüfverfahren

Folgende Varianten wurden entsprechend dem o.a. Stadtratsbeschluss geprüft:

- „**Ebenerdige Durchfahrung**“ 4-gleisiger Ausbau, ebenerdige Durchfahrung mit innovativem Lärmschutz)
- „**Langer Tunnel**“ 4-gleisiger Ausbau, bergmännischer Tunnel zwischen Tännig und Kronacher Straße)
- „**Kurzer Tunnel**“ 4-gleisiger Ausbau, Tunnel in offener Bauweise zwischen Tännig und EÜ Geisfelder Straße)
- „**3-Gleisigkeit**“ 3-gleisiger Ausbau, ebenerdige Durchfahrung mit innovativem Lärmschutz)
- „**Kein Ausbau im Süden**“ Abschnittsweiser Verzicht auf einen Ausbau bis einschließlich EÜ Münchner Ring)
- „**Volluntertunnelung**“ 4-gleisiger Ausbau, Volluntertunnelung zwischen Tännig und Kronacher Straße mit Tiefbahnhof und Verlegung Güterbahnhof)
- „**Ohne-Fall**“ Verzicht auf einen Ausbau als Vergleichsfall)

Zu jeder Variante wurde eine Kurzcharakteristik mit vereinfachter Planskizze und Maßnahmenbeschreibung erstellt (**Anlage 1**).

### 4.2 Bewertungsverfahren

Zur finalen Ausbauempfehlung kommt das **gewichtete Bewertungsverfahren** der VWI Stuttgart GmbH zur Anwendung, das in der Sondersitzung am 28.11.2017 (Vorlage-Nr. VO/2017/1315-R6) und in der Vollversammlung am 13.12.2017 (Vorlage-Nr. VO/2017/1394-R6) beschlossen wurde. Darin sind die verschiedenen Änderungsvorschläge und Anregungen aus dem Stadtrat aufgenommen und integriert. Der einstimmige Beschluss lautete:

*„Der Stadtrat stimmt den Bewertungskriterien und deren Gewichtung als Grundlage für die abschließende Bewertung und Ausbauempfehlung zu.“*

#### 4.2.1 Systematik

Auf Grundlage eines gewichteten Bewertungsverfahrens – **5 Kategorien, 15 Hauptkriterien und 52 Bewertungskriterien** – erfolgte die ganzheitliche Bewertung der verschiedenen Trassen- und Ausbauvarianten. Die Systematik ist in nachfolgender Tabelle (**Anlage 2**) zusammengefasst.

#### 4.2.2 Informationen zum Verfahren

- jedes Kriterium wurde mit 1 bis 5 Punkten bewertet (qualitative und quantitative Bewertung)
- jeweils mit Faktor 1, 2, 3 oder 5 multipliziert (geringe bis starke Gewichtung der unterschiedlichen Relevanz der Kriterien)
- **Ausbauvariante mit der höchsten Gesamtpunktzahl (110 bis 550 Punkte) schneidet am besten ab**

#### 4.2.3 Einfluss der übergeordneten Bewertungskategorien

Bewertungskategorie	Anzahl Unterkategorien	Gewicht	
Infrastruktur	12	22	20 %
Betrieb	9	20	18 %
Verkehrliche Wirkungen	10	21	19 %
Umwelt und Stadtraum	13	31	28 %
Temporäre Wirkungen	8	16	15 %
Gesamt	52	110	100 %

#### 4.2.4 Definition der Bewertungskriterien

Zum Inhalt der einzelnen Bewertungskriterien und der Frage, welche Belange im Detail im Rahmen der Prüfung untersucht werden, wurde eine Kurzbeschreibung erstellt (**Anlage 3**).

### 5. Ergebnis der Variantenprüfung – Ranking der Varianten

Wie bereits erläutert, wurden in den letzten Wochen durch VWI für jede Variante die 52 festgelegten Bewertungskriterien mit 1 bis 5 Punkten bewertet und – entsprechend der jeweiligen Relevanz – mit einem Gewichtungsfaktor 1, 2, 3 oder 5 multipliziert. Daraus hat sich jeweils eine Gesamt-Bewertungszahl zwischen 110 und 550 Punkten ergeben. **Die Variante mit der höchsten Gesamtpunktzahl schneidet am besten ab und wird damit die Ausbauempfehlung aus Sicht des Gutachters darstellen.**

#### *Anmerkung aus Sicht der Verwaltung:*

*Im Bewertungsverfahren ist der „Ohne-Fall“, d.h. der Verzicht auf einen Ausbau, mit berücksichtigt worden. Dies entgegen dem Ergebnis des in der Sondervoll Sitzung am 28.11.2017 vorgestellten VWI-Gutachtens, wonach der Ausbaubedarf für den Knoten Bamberg bestätigt wird. Damit ist die festgestellte Platzierung des „Ohne-Falls“ nur von theoretischer Bedeutung und dient alleine zur Einordnung der Bewertungsergebnisse und Vergleich mit den maximal erreichbaren Punkten.*

*Grundsätzlich ist hier zu berücksichtigen, dass ohne Ausbau keine negativen Auswirkungen auf die Bestandssituation festzustellen sind und damit bei vielen Kriterien hohe Bewertungen folgen. Das gleiche gilt auch für Nichteintreten von bauzeitlichen Auswirkungen auf Umwelt, Verkehr, Nachbarschaften oder Handel. Umgekehrt entfallen beim „Ohne-Fall“ alle Vorteile aus möglichen Verbesserungen etwa in Hinblick auf eine verbesserte Infrastruktur oder Betriebsqualität. Insbesondere widerspricht der Ohne-Fall auch den strategischen Zielen der Stadt zur Verbesserung im Lärm- und Gesundheitsschutz der Wohnbevölkerung entlang der Bahnstrecke.*

## 6. Weiteres Vorgehen bis zur Positionierung der Stadt in der Trassenfrage

Im Anschluss an die Sondersitzung „Bahnausbau“ am 08.02.2018 beginnt die Kommunikation in der Stadtgesellschaft über die Ausbauempfehlung. Wesentliche Elemente des Informations- und Meinungsaustausches mit den Bürgerinnen und Bürgern sind dabei die Veröffentlichung der Ergebnisse des VWI-Gutachtens und des bisherigen Trassenfindungsprozesses in einer **Sonderausgabe des Rathaus Journals am 16.02.2018**. Weiterhin wird die interessierte Bürgerschaft zu einer moderierten **Bürgerinformationsveranstaltung am 21.02.2018** eingeladen (Konzert- und Kongresshalle/Hegel-saal, ab 18 Uhr).

Die abschließende **Positionierung der Stadt zur Trassenfrage** ist in der Sondersitzung des Stadtrates am **06.03.2018** vorgesehen.

## 7. Weiterer Ablauf aus Sicht der DB AG

Hierzu wird auf die Ausführung der DB Netz AG zu TOP 4 der Sondersitzung „Bahnausbau“ in der Sitzung am 28.11.2017 (Vorlage-Nr. VO/2017/1313-R6) verwiesen. Demnach gestaltet sich der weitere **Planungsablauf aus Sicht der DB Netz AG** wie folgt:

**2018** vsl. Abschluss Finanzierungsvereinbarung Elektronisches Stellwerk (ESTW) und provisorische Bahnsteigverlängerung zwischen Bund und DB Netz AG

Erarbeitung der Ausführungs- und Genehmigungsplanung

***Anmerkung der Stadtverwaltung:** Die Erstellung der Ausführungs- und Genehmigungsplanung eröffnet aus Sicht der Verwaltung eine neue Phase des Dialogprozesses mit der DB Netz AG. Dabei wird es vornehmlich um die Durchsetzung der städtischen Belange gehen.*

**2019** Wiederaufnahme Planfeststellungsverfahren

vsl. Abschluss Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB Netz AG

**2021** Inbetriebnahme ESTW und provisorische Bahnsteigverlängerung

Planfeststellungsbeschluss und Baurecht (vsl. 4. Quartal)

**2022** Beginn Hauptbauleistungen

**2030** Inbetriebnahme Durchfahung

**2033:** Inbetriebnahme Tunnel

## II. Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat nimmt den Bericht des Büros VWI Stuttgart GmbH sowie der Verwaltung zur Kenntnis und verweist die Angelegenheit zur weiteren Behandlung in die Sondervollversammlung Bahnausbau am 06.03.2018.

## 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:** Varianten im Prüfverfahren – Kurzcharakteristik mit vereinfachter Planskizze und Maßnahmenbeschreibung
- **Anlage 2:** Bewertungsmatrix – Systematik (5 Kategorien, 15 Haupt- und 52 Bewertungskriterien)
- **Anlage 3:** Definition der Bewertungskriterien
- **Anlage 4:** Erarbeitung einer Empfehlung für den Bahnausbau Bamberg (VWI Stuttgart GmbH, Januar 2018) – *Hinweis: Gutachten wird in der Sitzung verteilt*