

<p><b>Sitzungsvorlage</b></p> <p>Federführend: Referat 6</p> <p>Beteiligt: 61 Stadtplanungsamt 38 Amt für Umwelt-, Brand- und Katastrophenschutz</p>	<p><b>Vorlage- Nr:</b>      <b>VO/2018/1532-R6</b></p> <p>Status:                      öffentlich</p> <p>Aktenzeichen:</p> <p>Datum:                      21.02.2018</p> <p>Referent:                    Beese Thomas</p>						
<p><b>Bahnausbau Bamberg</b> <b>Stellungnahme und Forderungsbeschluss</b></p>							
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06.03.2018</td> <td>Stadtrat der Stadt Bamberg</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	06.03.2018	Stadtrat der Stadt Bamberg	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
06.03.2018	Stadtrat der Stadt Bamberg	Entscheidung					

## I. Sitzungsvortrag:

### 1. Ausgangslage

Der viergleisige Bahnausbau ist ein Thema, welches Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit seit Jahren beschäftigt. In der Sondervollversammlung am 08.02.2018 wurde der Kommunikationsprozess seit 2012 ausführlich vorgestellt.

Nach wie vor geht es im Vorfeld der möglichen Fortsetzung des seit 1998 ruhenden Planfeststellungsverfahrens zunächst um die Frage: „Welches ist die relativ beste Trassen- und Ausbauvariante im Bamberger Stadtgebiet?“. Der Bamberger Stadtrat hat es sich in dieser Frage nicht einfach gemacht: Gut ein Dutzend möglicher Lösungen waren insgesamt auf dem Prüfstand, rund 50 Anträge aus den Fraktionen wurden in über 60 Sitzungen behandelt. Es wurden zwischen 2012 und 2017 etwa 40 Untersuchungen durchgeführt, alleine 29 davon durch die Stadt beauftragt. Alle Argumente sollten geprüft werden, Gründlichkeit ging vor Schnelligkeit.

Es war richtig, dass zum Abschluss des Trassenfindungsprozesses ein externer Gutachter mit der Klärung beauftragt wurde. Seit der Februar-Sondervollversammlung liegt die Ausbauempfehlung eines unabhängigen Fachplaners auf dem Tisch. Das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart GmbH (VWI GmbH) hat dabei den **grundsätzlichen Ausbaubedarf bestätigt und die verbliebenen sechs Szenarien mittels eines gewichteten Bewertungsverfahrens untersucht**.

Das Ergebnis und gleichzeitig die **Ausbauempfehlung** der unabhängigen Gutachter: "Ebenerdige Durchfahrung bei Ausbau der Bestandsstrecke". 354 von 550 möglichen Punkten fielen im Vergleich von sechs Varianten auf diese Planung. Mit deutlichem Abstand von 32 Punkten folgen der „Kurze Tunnel“ und weitere Lösungen der unterirdischen Streckenführung. Damit liegt eine wichtige Richtschnur für die endgültige Entscheidung vor.

Im Anschluss an die Vorstellung der Ausbauempfehlung im Stadtrat wurde in bewährter Weise der **Meinungsaustausch mit der Stadtgesellschaft** geführt:

- Sonderausgabe zum Rathaus Journal am 16.02.2018
- Moderierte Informationsveranstaltung am 21.02.2018

In der Sondervollversammlung am 06.03.2018 ist vorgesehen, die offenen **Fragen der Stadtratsfraktionen zur Ausbauempfehlung** zu beantworten. Bis zum Zeitpunkt der Drucklegung und Versand der Sitzungsvorlage lagen folgende Fragen vor:

- SPD-Stadtratsfraktion (Mail v. 20.02.2018 – **Anlage 1**)
- Bamberger Allianz (Mail v. 23.02.2018 – **Anlage 2**)
- FDP-Ortsverband Bamberg-Stadt / Stadtrat Martin Pöhner (Mail v. 26.02.2018 bzw. 20.02.2018 – **Anlage 3**)

Später eingegangene Fragen werden per Mail vor der Sitzung an alle Stadträtinnen und Stadträte verteilt bzw. in der Sondervollversammlung am 08.03.2018 beantwortet.

Zusätzlich werden in dieser Sitzungsvorlage auch die in der vorgenannten Bürgerinformation aufgetauchten Fragen zusammenfassend behandelt.

Des Weiteren wurde in der Sondervollversammlung am 08.02.2018 angekündigt, eine **Handlungsempfehlung hinsichtlich der Problematik Lärmschutzwandhöhen** vorzulegen. Dazu wird auf die **Anlage 5** „Schalltechnische Untersuchung – Variante: Durchfahrung unter Berücksichtigung des Prognosehorizontes 2030. Vergleichsrechnung nach Schall 03 (1990) und Schall 03 (2015)“ (Möhler + Partner Bamberg, Febr. 2018) verwiesen.

Ebenfalls Gegenstand dieser Sitzungsvorlage ist die Behandlung folgender **Anfragen aus dem Stadtrat**:

- „Volluntertunnelung, Tiefbahnhof und Verlagerung Güterbahnhof“ (BBB v. 30.05.2017 – **Anlage 6**)
- „Fragen zur provisorischen Ostumfahrung“ (BA v. 10.01.2018 – **Anlage 7**)
- „Organisation der Baumaßnahme“ (CSU v. 12.01.2018 – **Anlage 8**)

In der Sondersitzung "Bahnausbau" am 06.03.2018 werden **Herr Stefan Tritschler** (VWI Stuttgart GmbH, Geschäftsführer), **Herr Matthias Körner** (VWI Stuttgart GmbH, Akademischer Mitarbeiter), **Herr Dipl.-Ing. Hans Högg** (Ingenieurbüro Möhler + Partner, Bamberg), **Herr Mike Flügel** (DB Netz AG, Leiter Stakeholder-Management Großprojekt VDE 8) und **Herr Karsten Langbein** (DB Netz AG, Großprojekt VDE 8) anwesend sein und für Fragen zur Verfügung stehen.

## 2. Trassenfindungsprozess und VWI-Ausbauempfehlung

In der Sondervollversammlung „Bahnausbau“ am 08.02.2018 wurde der Schlussbericht „Erarbeitung einer Empfehlung zum Bahnausbau Bamberg“ (VWI Stuttgart GmbH, Januar 2018) vorgestellt und dem Stadtrat zur Beratung übergeben. Nachfolgend eine kurze **Zusammenfassung der Ergebnisse (Anlage 4)**.

Im Rahmen der Beauftragung durch die Stadt Bamberg hat das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart GmbH (VWI) verschiedene **Fragestellungen zum Bahnausbau** bearbeitet:

- Zu bewertende Varianten: Detaillierung und Beschreibung der sechs zu bewertenden Ausbau-Varianten und Prüfung der baulichen Realisierbarkeit eines neuen S-Bahn-Haltepunkts Bamberg Süd
- Bewertungssystem: Entwicklung und detaillierte Beschreibung eines ganzheitlichen Bewertungssystems für eine ganzheitliche Bewertung der verschiedenen Ausbau-Varianten
- Bewertungsergebnis: Anwendung des Bewertungssystems auf die Ausbau-Varianten und den Ohnefall
- Ausbauempfehlung: Gutachterliche Empfehlung für die Stadt Bamberg auf Grundlage der Bewertung

## Zum Ergebnis:

Die **Variante Ebenerdige Durchfahrung** schneidet unter allen Ausbauvarianten für den Planungsabschnitt Bamberg der Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg – Ebensfeld **in der Bewertung mit Abstand am besten** ab.

Mit einem Abstand von 20 bzw. 25 Punkten folgen die beiden Teilausbau-Varianten 3-Gleisigkeit und Kein Ausbau im Süden. Beide würden aber langfristig aus heutiger Sicht nur Zwischenlösungen zu einem später zu erfolgenden durchgängigen Ausbau darstellen. Die dauerhaften Alternativlösungen zur Ebenerdigen Durchfahrung folgen mit einem bereits deutlichen Abstand von 32 Punkten (Kurzer Tunnel), 38 Punkten (Langer Tunnel) und 60 Punkten (Volluntertunnelung).

Als rechnerische Bezugseinheit wurde der Ohnefall (Verzicht auf einen Ausbau) ebenfalls mit bewertet, der ein ähnliches Ergebnis wie die Variante Ebenerdige Durchfahrung erzielt. Da von einem grundsätzlichen Ausbaubedarf auszugehen ist, stellt der Ohnefall bei der Empfehlung einer Vorzugsvariante keine eigenständige Variante dar. Der Ohnefall ist mit einer vergleichsweise hohen Punktezahl bewertet. Dies beruht auf vergleichsweise geringe Investitionskosten und auf vergleichsweise geringe Belästigungen während der Bauzeit. Beide sind letztendlich fiktive Annahmen, denn jede real gebaute Variante wird immer mit Kosten und Belästigungen einhergehen.

### Fazit der Bewertung durch VWI Stuttgart GmbH:

#### a) Tunnelvarianten (Langer Tunnel, Kurzer Tunnel, Volluntertunnelung)

- Die Tunnelvarianten schneiden insbesondere aufgrund ihrer **umfänglicheren und teureren Infrastruktur sowie der längeren Bauzeit** in der Kategorie Infrastruktur schlechter als die Ebenerdige Durchfahrung ab.
- In den Kategorien Betrieb und Verkehrliche Wirkungen ergeben sich **keine zusätzlichen Vorteile**, dafür aber Einschränkungen gegenüber dieser Variante (z. B. aufgrund Verengung von 4 auf 2 Gleisen bei Einfahrt in Bahnhof Bamberg beim langen Tunnel).
- Bei den temporären Auswirkungen bringen die Tunnelvarianten **größere Einschränkungen während der Bauzeit** mit sich, die nicht zuletzt auch aufgrund der längeren Bauzeit zu **größeren Beeinträchtigungen für Handel und Tourismus** führen können.
- Die Vorteile der Tunnelvarianten in der Kategorie Umwelt und Stadtraum – vor allem bei den Unterkriterien Trennwirkung, visuelle Integrität und Stadtentwicklungspotential – reichen nicht aus, um im Endergebnis noch näher an die Ebenerdige Durchfahrung heranzurücken.

#### b) Teilausbau-Varianten (3-Gleisigkeit, Kein Ausbau im Süden)

- Die Teilausbau-Varianten schneiden vor allem durch die weniger umfängliche Infrastruktur (insbesondere „Kein Ausbau im Süden“) und die stufenweise Ausbaumöglichkeit in der Kategorie Infrastruktur besser als die Ebenerdige Durchfahrung ab.
- In den Kategorien Betrieb und Verkehrliche Wirkungen führen die **fehlenden zusätzlichen Kapazitäten seitens der Infrastruktur** sowie bei „Kein Ausbau im Süden“ auch der **nicht realisierbare Haltepunkt Bamberg Süd** zu deutlich weniger Punkten als im Fall der Ebenerdigen Durchfahrung.
- Bei Umwelt und Stadtraum sowie den temporären Auswirkungen führen die Teilausbau-Varianten (vor allem „Kein Ausbau im Süden“) aufgrund des teilweisen Ausbauverzichts zu weniger Eingriffen, so dass sie hier insgesamt besser als die Ebenerdige Durchfahrung abschneiden.
- Zu beachten ist, dass es sich langfristig gesehen voraussichtlich nur um Zwischenlösungen handelt, da aufgrund des zu erwartenden weiter ansteigenden Verkehrsaufkommens **langfristig ein durchgehender viergleisiger Ausbau erforderlich** werden dürfte.

**Gleichwohl führt auch die Realisierung der Ebenerdigen Durchfahrung für die Stadt Bamberg und ihre Bürger zu Eingriffen und Einschränkungen.** Diese ergeben sich vor allem während des Baus der Maßnahme. Der städtische Raum und die zum Stadtgebiet gehörenden schutzwürdigen Flächen sind teilweise auch dauerhaft betroffen:

- Wasserschutzgebiet Stadtwald und Landschaftsschutzgebiet Hauptsmoorwald im Süden der Stadt
- Einschränkung der Stadtentwicklung durch Ausweitung der Flächen für die neue Bahninfrastruktur (z. B. im Bereich Nürnberger Straße und Gundelsheimer Straße), im Gegensatz zu den Tunnelvarianten werden oberirdisch keine Flächen frei
- Veränderung von Sichtbeziehungen durch die erforderlichen Schallschutzwände, Sichtachsen bleiben durch die Begrenzung der Höhe und die transparente Gestaltung jedoch grundsätzlich erhalten

Der **Eingriff in Flächen des Erwerbsgartenbaus** im Norden der Stadt konnte gegenüber der Ursprungsplanung der DB **deutlich reduziert** werden.

Durch die Realisierung der Ebenerdigen Durchfahrung ergeben sich aber gleichzeitig auch **zahlreiche dauerhafte Vorteile für die Stadt Bamberg** und ihre Bürger, die den langen Bau der Maßnahme und die damit verbundenen Einschränkungen rechtfertigen:

- Stark verringerte Schienenlärmbelastung gegenüber heute sowie dem Ohnefall durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen entlang der ausgebauten Strecke
- Möglichkeit von Angebotserweiterungen im Nahverkehr sowie bessere Verknüpfung von S-Bahn, Regional- und Fernverkehr durch zusätzliche Kapazitäten der Infrastruktur
- Deutliche Erhöhung der Erschließungswirkung durch den Schienenverkehr mit dem Bau eines neuen Haltepunkts Bamberg Süd, damit auch stark verbesserte Erreichbarkeit der Brose-Arena
- Verbesserungen für den städtischen Straßenverkehr durch den Neubau der Über-/Unterführungen im Stadtgebiet sowie durch den Ersatz von vier Bahnübergängen mit höhenfreien Kreuzungsbauwerken

### **Gutachterliche Empfehlung**

Die beschriebenen Vorteile der Ebenerdigen Durchfahrung übersteigen die ebenfalls existierenden Nachteile, was sich im guten Bewertungsergebnis der Variante widerspiegelt.

**Insgesamt empfiehlt der Gutachter, auf Basis dieser Erkenntnisse der Variante eines 4-gleisigen Ausbaus mittels ebenerdiger Durchfahrung des Stadtgebiets und innovativem Lärmschutz den Vorzug zu geben.**

### **3. Anträge der Stadtratsfraktionen**

Folgende Anträge wurden im bisherigen Trassenfindungsprozess noch nicht abschließend behandelt bzw. wurden im Nachgang zur Sondervollversammlung „Bahnausbau“ am 08.02.2018 noch eingereicht:

#### **3.1 „Volluntertunnelung, Tiefbahnhof und Verlagerung Güterbahnhof“ (BBB v. 30.05.2017, Anlage 6)**

Zu den planerischen Grundlagen und Rahmenbedingungen wurde das Fachbüro Emch+Berger, Nürnberg mit der Erstellung einer Projektstudie beauftragt. Das Ergebnis wurde in der Sondervollversammlung „Bahnausbau“ am 28.11.2017 vorgestellt.

#### **Ergebnis:**

Laut Gutachter kann nur eine offene Bauweise empfohlen werden. Im Rahmen der Projektstudie konnten detaillierte Aussagen zu den entscheidungsrelevanten Themen Baudurchführung, Tiefbahnhof, Verlegung Güterbahnhof, Bauzeit und Kosten ermittelt werden. Mit der Projektstudie zum Antrag „Volluntertunnelung, Tiefbahnhof und Verlegung Güterbahnhof“ kommt das Büro Emch + Berger zum Ergebnis, dass die vorgeschlagene Lösung „ähnlich einschneidend“ wie die bisher untersuchten Tunnelvarianten ist. Die Realisierung der Maßnahme erfolgt dabei unter Außerbetriebnahme des Bahnhofs und bauzeitlicher Umfahrungstrasse entlang der BAB A 73 mit provisorischer Station für den ICE-Halt sowie Schienenersatzverkehr (für ca. 7 Jahre während der Herstellung des Tiefbahnhofs), Herstellung in offener Bauweise unter längerer Bauzeit (8 Jahre für Bau des Tunnels und Tiefbahnhof) sowie mit deutlich höheren Kosten (geschätzt 2,5 Mrd. Euro).

Zudem wurde diese Variante im Rahmen der Variantenbewertung durch VWI Stuttgart GmbH untersucht. Das Ergebnis der Prüfung wurde in der Sitzung am 08.02.2018 vorgelegt. Auf das entsprechende VWI-Gutachten wird verwiesen.

#### **3.2 „Fragen zur provisorischen Ostumfahrung“ (BA v. 10.01.2018, Anlage 7)**

Die Fragen der Bamberger Allianz-Fraktion wurden durch VWI Stuttgart GmbH im Rahmen der Variantenbewertung berücksichtigt.

## **Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

### **1) Grundwasserbeeinträchtigung**

- je nach Einbindung in den Untergrund Aufstau und Erfordernis von Maßnahmen zur Grundwasserumlaufbarkeit
- Gefahr für Qualität und Menge der Trinkwasserversorgung
- s. „DB-Ostumfahrung“ bzw. „gedeckelte Güterzugumfahrung AG Bahnsinn“

### **2) Kosten**

Nachdem sämtliche eisenbahnquerende Straßenüber- und -unterführungen rückgebaut werden sollen, wird es in allen Fällen zur Anwendung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) kommen. Die Kosten für die Stadt dürften entsprechend erheblich sein. Hinzukommen die Erschließungskosten für Straßen- und Busanbindung an provisorischen Bahnhof und erforderliche Infrastruktur (z. B. Parkmöglichkeiten).

### **3) ICE-Halt**

Keine planerischen Aussagen in der Projektstudie, Lage grundsätzlich westlich der BAB A 73 im Bereich der Anschlüsse Pödeldorfer Straße oder Memmelsdorfer Straße mit entsprechender Bereitstellung von Flächen (Bannwald, Golfplatz)

### **4) Autobahnkreuz**

Die bisherigen Planungen/Machbarkeitsuntersuchungen (Projektstudien) gehen von einer Unterquerung aus. Die beidseitigen Rampenbereiche müssen dabei die Belange des Flugplatzes Breitenau und des Hochwasserschutzes im Bereich der Gemarkung Hallstadt (Retentionsraum) genügen.

### **5) Westanbindung**

Die Projektstudie von Emch + Berger (November 2017) geht davon aus, dass während der Bauzeit die Gleise Richtung Schweinfurt dauerhaft unterbrochen werden und ausschließlich Schienenersatzverkehr stattfindet.

### **6) 4-gleisiger Ausbau der Ostumfahrung**

Die Projektstudie von Emch + Berger (November 2017) geht von einer zweigleisigen Ostumfahrung aus, weil auch alle anderen Varianten von der Prämisse ausgegangen sind, dass nicht bereits während der Bauzeit der jeweiligen Variante vier Gleise zur Verfügung stehen, sondern erst nach Fertigstellung der Variante.

### **7) Wohngebiete und Gegenfinanzierung**

Vorrangig müsste geklärt werden, welche Flächen für städtische Straßen, Notausgänge aus den Tunnelröhren und Rettungsplätze für die Tunnelstrecke benötigt werden. Auf den verbleibenden Restflächen könnten auch untergeordnete Straßen mit Hochbauten vorgesehen werden, wobei für Wohnnutzung die Immissionsschutzanforderungen gegenüber dem dann ebenerdigen Straßennetz genauer zu untersuchen wären. Zudem müsste die Erschließung geschaffen und finanziert werden. Soweit noch ein Gewinn verbleiben sollte, könnte der Grundeigentümer (DB AG bzw. BIMA) diese zur Gegenfinanzierung einsetzen.

### **8) Aufrechterhaltung des Verkehrs**

Verkehrsabwicklung erfolgt über das bestehende Straßennetz. Siehe auch die Antworten auf die Fragen 2 und 3.

### **9) Lärmschutz**

Die Anwohner sind durch Lärmschutzwände zu schützen (s. Machbarkeitsstudien/Schalltechnische Untersuchungen zur Variante „Ostumfahrung“).

## **3.3 „Organisation der Baumaßnahme“ (CSU v. 12.01.2018, Anlage 8)**

Alle Themen wurde in den Beschlussantrag dieser Vorlage aufgenommen.

#### 4. Fragen der Fraktionen im Nachgang zur Sitzung am 13.02.2018

In der Reihenfolge des Eingangs in der Stadtverwaltung wurden nachfolgende Fragen in Abstimmung mit der DB Netz AG und VWI Stuttgart GmbH behandelt. Dabei wird um Verständnis gebeten, dass die Bearbeitung aufgrund der Komplexität einzelner Fragestellungen nicht bei jeder Frage universell allumfassend erfolgen kann.

##### 4.1 Stadtrat Martin Pöhner (FDP) v. 20.02.2018: Konsequenzen für den Kostenanteil der Stadt im Zusammenhang mit der Erneuerung der Bahnquerungen bei Verzicht auf Ausbau („Nulllösung“)

###### Anmerkungen der Stadtverwaltung:

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:

- 1) 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).
- 2) 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).
- 3) Wenn beide Kreuzungsbeteiligte ein Verlangen haben, dann greift § 12 Absatz 2 EKrG. Die Kosten sind zunächst fiktiv so zu teilen, wie die Kosten bei getrennter Durchführung des Vorhabens für die beiden Beteiligten entstehen würden. Hieraus entsteht ein Kostenteilungsschlüssel. Die veränderten Erhaltungslasten werden ebenfalls im Verhältnis dieses Kostenteilers zwischen den beiden Beteiligten aufgeteilt (z.B. EÜ Memmelsdorfer Straße).

###### Kostenschätzung zu betroffene Kreuzungsbauwerken (Unter- und Überführungen)

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. 35,1 Millionen Euro (siehe Sondervollversammlung am 17.01.2017).

Die Kostenteilung hängt von verschiedenen Faktoren ab:

- Forderung der Bahn
- Forderung des Straßenbaulastträgers
- Vorteilsausgleich

Bei einer Nulllösung fällt der Posten „Forderung der Bahn“ weg. Dadurch erhöht sich der Anteil der Stadt. Das genaue Verhältnis hängt von den jeweiligen Forderungen der Partner, der gewählten Lösung und dem Zustand und Alter des Bauwerks ab.

##### 4.2 SPD-Stadtratsfraktion (Mail v. 20.02.2018 – Anlage 1):

###### 4.2.1 Allgemeine Fragen

- 1) Die Ausführungen im VWI Gutachten (Januar 2018) Punkt 2.4.2 sind näher zu erläutern.

###### Anmerkung VWI Stuttgart GmbH:

Die Ausführungen im VWI Gutachten unter Punkt 2.4.2 lauten:

*„(...)Weitere derzeit im Detail noch nicht quantifizierbare Entwicklungen könnten sich bei einem Verzicht auf den Ausbau langfristig ebenfalls einschränkend auf Kapazität bzw. Flexibilität auswirken. Dazu zählen beispielsweise das gegenwärtig in Planung befindliche Konzept zum sog. Deutschlandtakt und die Nutzung als Ausweichstrecke im Netz.“*

Nicht alle verkehrlichen und betrieblichen Entwicklungen und zukünftigen Erfordernisse sind bereits heute in der Langfristperspektive detailliert voraussagbar. Derzeit laufende Planungen wie zum „Deutschlandtakt“ lassen jedoch erwarten, dass eher von einem wachsenden Kapazitätsbedarf auszu-

gehen ist (einerseits wegen gewünschter höherer Zugdichte, aber auch zur Realisierung von Taktknoten mit stärker gebündelten Ein- bzw. Ausfahrten), wodurch auch der Stadt Bamberg unmittelbar Vorteile entstehen können, die durch eine zu enge Betrachtung nicht von vornherein verbaut werden sollten. Der Kommentar „Nutzung als Ausweichstrecke im Netz“ könnte als reiner Vorteil des Infrastrukturbetreibers missdeutet werden. Ist auf Grund einer größeren Störung oder umfänglicheren Bauarbeiten eine großräumige Umleitung des weitlaufenden Personen- und Güterverkehrs erforderlich, sind bei kapazitiven Defiziten Abstriche im übrigen Betriebsprogramm nicht auszuschließen (wie dies z.B. in Folge der Sperrung der Rheintalbahn bei Rastatt aufgetreten ist).

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

- VWI-Gutachten stellt fest (s. Fazit S. 14):
    - o Abweichungen in den Ankunfts- und Abfahrtszeiten bis zu 5 Minuten
    - o Personenfernverkehr längere Fahrzeiten bis zu 3 Minuten
    - o Personennahverkehr längere Fahrzeiten bis zu 4 Minuten
    - o Fahrzeitverlängerung durch hohe Belegung der zweigleisigen Einführung in den Bahnhof Bamberg
    - o Verschiebende Ankunfts- und Abfahrtszeiten
    - o Vorgesehener Taktfahrplan nicht zu realisieren
    - o Im Güterverkehr planmäßige Halte bis zu 44 Minuten
    - o Äußerst geringer Gestaltungsspielraum für künftige Weiterentwicklung des Nahverkehrskonzeptes
- 2) Wie sind die zu erwartenden Passagier- und Zugzahlen im Personenverkehr im Prognosehorizont bis 2030?**

**Antwort DB Netz AG:**

Grundlage der Bemessung der Infrastruktur und der weiteren Planung einschließlich des Baurechtsverfahrens in Bamberg bilden die Prognosezahlen 2030 des BMVI. Diese wurden bisher noch nicht veröffentlicht. Die bisherigen Untersuchungen der DB AG erfolgten auf Grundlage der Netzkonzeption 2030, einem Prognosemodell der DB AG. Die DB AG schätzt ein, dass die Netzkonzeption 2030 und die erwartete Prognose 2030 des Bundes vergleichbare Entwicklungen der Verkehre unterstellen.

**Anmerkung VWI Stuttgart GmbH:**

Es ist im Personennah- wie auch -fernverkehr von steigenden Passagier- und Zugzahlen auszugehen. So ist die Verkehrsleistung (in Personenkilometer) im Zeitraum von 2002 bis 2016 bundesweit im Schienenpersonenfernverkehr um 20 %, im Schienenpersonennahverkehr um 48 % gewachsen [Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Verkehr in Zahlen 2017/2018, 46. Jahrgang, DVV Media Group GmbH, Hamburg 2017). Auch im Nahverkehrskonzept der Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) wie in den unterstellten Zugzahlen der DB für den Fernverkehr spiegelt sich dieses Wachstum wider.

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

- Verkehrsmengen im Vergleich BVWP-Prognose 2025 und DB-Netzkonzeption 2030 VBplus
- Reduzierung Schienengüterverkehr von 264 auf 118 Züge im südlichen Zulauf (-55%)

**3) Welche Auswirkungen hat der vom Bundesverfassungsgericht gestoppte sog. „S-Bahn-Verschwenk“ in Fürth auf die zukünftige Auslastung der Bahntrasse in Bamberg?**

**Antwort DB Netz AG:**

Als Auftrag aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes ergibt sich, dass eine ergebnisoffene Prüfung des S-Bahn-Verschwenks und der so genannten Bündelungstrasse durchgeführt werden muss. Grundlage hierfür bildet u. a. die Urteilsbegründung des Bundesverwaltungsgerichtes. Dies liegt aktuell noch nicht vor und bleibt abzuwarten. Bis zur Inbetriebnahme des Endzustandes verständigten sich Bund, Freistaat Bayern und DB AG zur Umsetzung einer so genannten Zwischenlösung um bereits Mehrverkehre zwischen Nürnberg und Erlangen zu ermöglichen. Zielzustand bleibt ein durchgehender mehrgleisiger Ausbau zwischen Nürnberg und Ebensfeld. Um zukünftig auch im Nahverkehr eine verbesserte Anbindung der Stadt Bamberg zu ermöglichen, ist der mehrgleisige Ausbau der Strecke Nürnberg – Ebensfeld erforderlich.

### **Anmerkung VWI Stuttgart GmbH:**

Zu 3) und 4): In der Kapazitätsbemessung werden ganz grundsätzlich Engpässe außerhalb des Untersuchungsraums methodisch nicht in die Betrachtung einbezogen. Würden diese Engpässe ebenfalls Berücksichtigung finden, so ließe sich praktisch jeglicher Infrastrukturausbau mit dem Verweis auf andere Engpässe außerhalb des Untersuchungsraums ablehnen. Dies würde einer sukzessiven ganzheitlichen Netzentwicklung entgegenstehen.

#### **4) Welche Auswirkungen hat der bestehende „Flaschenhals“ im Knotenpunkt Coburg, auf die zukünftige Nutzung und Auslastung der Zugfrequenzen in Bamberg?**

##### **Antwort DB Netz AG:**

Coburg ist mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke zusätzlich über zwei Verbindungskurven an das Streckennetz der DB AG angebunden. Hierbei handelt es sich nicht um einen Flaschenhals, da sich zusätzliche Fahrmöglichkeiten ergeben. Seit dem Fahrplanwechsel kommt es neben der Anbindung an den Fernverkehr zu einer Verkürzung (alle zwei Stunden) der Nahverkehrsanbindung von Coburg an Bamberg.

#### **4.2.2 Fragen zur Nulllösung**

##### **1) Bedeutet die Nulllösung, dass für die Stadt Bamberg keinerlei Kosten entstehen? Falls diese Frage mit Nein zu beantworten ist, wird um Auskunft gebeten, in welcher Höhe Kosten entstehen. Die Kosten sind dabei den jeweiligen Bauabschnitten zuzuordnen.**

##### **Antwort DB Netz AG:**

Unabhängig vom Ausbau des Knoten Bamberg im Rahmen des Bedarfsplanes erreichen in absehbarer Zeit u. a. die Eisenbahnbrücken im Knoten Bamberg das Ende ihrer Nutzungsdauer und müssen ersetzt werden. Die Kostenanteile der Stadt ergeben sich aus dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, maßgeblich ist hierbei, ob weiterhin davon ausgegangen werden muss, dass es aufgrund „Verlangen der Stadt“ nicht zu einem 1:1 Ersatz kommen wird, sondern im Rahmen von verkehrlichen Anforderungen der Stadt lichte Durchfahrtshöhen und -weiten angepasst werden müssen.

##### **Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Wenn die vier Eisenbahnüberführungen Memmelsdorfer Straße, Zollnerstraße, Moosstraße und Geisfelder Straße wegen Altersschwäche komplett neu hergestellt werden müssen, kann es nicht im Interesse der Stadt Bamberg liegen hier auf sämtlichen Höhen- und Breitenverbesserungen zugunsten des Verkehrs und der Menschen in Bamberg zu verzichten.

Vielmehr muss die Stadt Bamberg die Chance nutzen, hier bauliche Verbesserungen zugunsten der städtischen Straße zu fordern. Es wird dann das EkrG greifen.

Die Baukosten allein für diese vier Bauwerke wurden bereits 2010/2011 mit 46,7 Mio. Euro angenommen (Sondervollversammlung am 17.01.2017), wobei hier anstelle des Ersatzbaus für die Geisfelder Unterführung ein Neubau an anderer Stelle angenommen worden ist. Auf die Stadt kommen in der Nulllösung auf jeden Fall mehrstellige Millionenanteile zu.

##### **2) Mit welchen Baumaßnahmen, welchem Bauumfang und welcher Bauzeit wäre die Nulllösung verbunden?**

##### **Antwort DB Netz AG:**

Der mehrgleisige Ausbau ist im BVWP unterstellt und bildet somit die Grundlage der Planungen der DB AG.

Die Ohnefall-Lösung gemäß Untersuchung VWI berücksichtigt explizit folgende Baumaßnahmen:

- Alters- und zustandsbedingte Erneuerung der EÜ Geisfelder Straße, Moosstraße, Zollner Straße und Memmelsdorfer Straße entlang der Bestandsstrecke
- Verlängerung der Mittelbahnsteige 2 bis 4 im Bahnhof Bamberg
- Neubau eines Elektronischen Stellwerks (ESTW) im Bahnhof Bamberg
- Ersatz des Bahnübergangs bei Bahn-km 2,068 der Strecke Bamberg – Hof/Erfurt

*(Anmerkung: so genannte „Anruf-Schranke“) durch eine neue Eisenbahnüberführung*



Darüber hinaus wären im Betrachtungszeitraum bis 2030 weitere umfangreiche Erneuerungsmaßnahmen (Ersatzinvestitionen) an Oberbauanlagen und weiteren technischen Anlagen der Eisenbahninfrastruktur notwendig. Es ist aufgrund der gleichen Randbedingungen wie für die Variante „Ebenerdige Durchfahrung“ davon auszugehen, dass die oben genannten Baumaßnahmen für den „Ohnefall“ in etwa einen Ausführungszeitraum von 6-8 Jahren in Anspruch nehmen würden. Dieser würde sich jedoch, anders als bei der ebenerdigen Durchfahrung, über einen längeren Ausführungshorizont, d.h. nicht gebündelt, erstrecken.

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Die Bahn muss dann bisher aufgeschobene Investitionen in die Infrastruktur (Oberleitung, Strecke, Bauwerke ...) nachholen. Umfang und Kosten sind der Stadtverwaltung nicht bekannt. Die Stadt betrifft insbesondere die Erneuerung der 4 Unterführungen. Je Unterführung muss mit einer mittleren Bauzeit von 1 bis 2 Jahren gerechnet werden.

**3) Falls Baumaßnahmen erfolgen müssen, welche Gesamtkosten und welche Kosten für die Stadt würden entstehen?**

**Antwort DB Netz AG:**

Im Rahmen der Stadtratssitzung vom 17.01.2017 wurden die anteiligen Kosten für die Stadt Bamberg mit ca. 45 Mio. EUR beziffert (Grundlage: alter Spurplan und Bahnparallele Innenstadtangente). Kostenbestandteil war die seitens der Stadt geplante Innenstadtangente im Bereich Nürnberger/Geisfelder Straße.

Da deren Realisierung infolge des in Abstimmung mit der Stadt geänderten Spurplans aktuell nicht weiter verfolgt wird, reduziert sich der voraussichtliche Kostenanteil der Stadt Bamberg um ca. 10 Mio. EUR.

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Siehe Antwort auf Frage 1.

**4) Bis wann muss, nach Einschätzung der Stadt, eine alters- und zustandsbedingte Erneuerung der EÜ Geisfelder Straße, Moosstraße, Zollerstraße und Memmelsdorfer Straße entlang der Bestandsstrecke durchgeführt werden?**

**Antwort DB Netz AG:**

Aus Sicht der DB AG müsste die Erneuerung der vier Eisenbahnüberführungen Geisfelder Straße, Moosstraße, Zollnerstraße und Memmelsdorfer Straße zustandsbedingt bis zum Jahr 2030 erfolgen.

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Die Stadt Bamberg ist hier auf die jeweiligen Angaben der DB angewiesen und führt keine eigenen Brückenuntersuchungen durch.

Die Unterführung der Memmelsdorfer Straße wurde im Jahr 1987 nicht mit Anprallschutz der Mittelstützen (wie bei der Zollnerstraße und Geisfelder Straße geschehen) ausgestattet, da sie sanierungsbedürftig war und umgehend ersetzt werden sollte. Es wurden Planungen für die Erneuerung abgestimmt. Die deutsche Einheit und die in diesem Zusammenhang geplante Ausbaustrecke durch Bamberg verhinderte dann eine Erneuerung. Seither wird hinhaltende Instandhaltung betrieben.

Die Unterführung der Geisfelder Straße ist in einem so schlechten Zustand, dass die DB AG eine Planung für den 1:1-Ersatz weit vorangeschritten vorbereitet hat, um für alle Fälle gerüstet zu sein.

**5) Kann Lärmschutz verwirklicht werden, auch wenn die Nulllösung beschlossen wird?**

**Antwort DB Netz AG:**

Nein, da der aus dem Mehrverkehr erforderliche Lärmschutz im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens umgesetzt wird. Aus Sicht der DB ist die Maßnahmen-Priorisierung für eine Inanspruchnahme von gesondert durch den Bund bereitgestellten Mitteln für Lärmsanierungsmaßnahmen dadurch ausgeschlossen.

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Bestmöglichen Lärmschutz in Form der Lärmvorsorge gibt es nur in Verbindung mit einem Ausbau. Ansonsten besteht allenfalls die Möglichkeit zur „schlechteren“ Lärmsanierung mit unklarer zeitlicher Umsetzungsperspektive. Aus der Antwort der DB geht hervor, dass eine Lärmsanierung frühestens dann möglich wird, wenn der BVWP einen Ausbaubedarf nicht mehr enthält und außerdem das Planfeststellungsverfahren offiziell eingestellt worden ist.

**6) Welche Auswirkungen hat eine etwaige Entscheidung für die Nulllösung auf die weitere Trassenplanung durch die Bahn? (Ist ein Ausbau auch ohne Zustimmung des Stadtrates möglich?)**

**Antwort DB Netz AG:**

Der mehrgleisige Ausbau ist Bestandteil des BVWP.

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Der Beschluss des Stadtrates bindet die DB bzw. den Bund als Vorhabenträger nicht.

**7) Welche konkreten juristischen Möglichkeiten hat die Stadt, einen Ausbau im Bestand zu verhindern?**

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Keine juristischen Möglichkeiten, um den Vorhabenträger davon abzuhalten, im laufenden Planfeststellungsverfahren den Ausbau im Bestand anzustreben. Erst im Falle eines entsprechenden Planfeststellungsbeschlusses kann die Stadt gegen diesen klagen.

**8) Welche konkreten Auswirkungen hat eine Entscheidung für eine Nulllösung konkret für den Nahverkehr, insbesondere welche Takt Nachteile wären zu erwarten?**

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Bereits jetzt kann die Bayerische Eisenbahngesellschaft BEG nicht alle Taktverkehre wie gewünscht bestellen. Eine Entwicklung des S-Bahnverkehrs wäre dann ausgeschlossen. Außerdem ist damit zu rechnen, dass das derzeitige Angebot des Nahverkehrs weiter beschnitten wird, sollte der Fernverkehr boomen und weitere Fernverkehrsprodukte auf der Strecke fahren.

Infolge geringerer Gesamtattraktivität des Verkehrsmittels Bahn werden die Ein- und Ausstiegszahlen im ICE-Verkehr möglicherweise auch dort zu Angebotsreduzierungen führen.

**Anmerkung VWI Stuttgart GmbH:**

Im Nahverkehr ergeben sich mehrere negative Auswirkungen bzw. Abstriche vom vorgesehenen Betriebsprogramm:

Alle Nahverkehrszüge erhalten Fahrzeitverlängerungen von ca. 0,5 Minuten zwischen Hirschaid und Bamberg. Der Regionalexpress Nürnberg – Sonneberg erhält eine zusätzliche Fahrzeitverlängerung von ca. 4 Minuten im Abschnitt Hirschaid – Bamberg. Der Regionalexpress Sonneberg – Nürnberg erhält eine Fahrzeitverlängerung von ca. 4 Minuten im Abschnitt Breitengüßbach – Bamberg. Durch die geänderten Ankunfts- und Abfahrtszeiten können teilweise die vorgesehenen Taktzeiten nicht realisiert werden (Bsp. Richtung Sonneberg (Minute 44 und 48), Richtung Lichtenfels (Minute 07 und 10)). Es kommt zu Anschlussverlusten in Bamberg (z. B. von RE aus Sonneberg auf die S-Bahn nach Nürnberg). Darüber hinaus kann ein Halt am Haltepunkt Bamberg Süd fahrplanerisch auf Grund der hohen Belegung der südlichen Zuführung nicht umgesetzt werden. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Tendenz zur gegenseitigen Behinderung der Zugfahrten untereinander steigt und dadurch ein negativer Einfluss auf die Betriebsqualität (Pünktlichkeit) entsteht.

### 4.2.3 Fragen zum Ausbau und Bestand

**1) Ist verbindlich (vertraglich) gewährleistet, dass bei einem Bestandsausbau der S-Bahn-Halt im Bamberger Süden kommt?**

**Antwort DB Netz AG:**

Siehe Pressemitteilung der Bayerischen Staatsregierung vom 7. Juni 2017 „Wir sind bereit, den Bamberger Süden mit einem S-Bahn-Halt ans Bahnnetz anzuschließen, die Station zu finanzieren und S-Bahn-Züge dort halten zu lassen. Dafür muss die Stadt den Bahnausbau in Bamberg aber oberirdisch realisieren lassen“, so Staatsminister Joachim Herrmann (BayStMinIBV) mit Blick auf die Stadt.

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Bislang gibt es keine vertragliche Regelung. Folgt der Stadtrat dem Beschlussantrag, so wird die Stadt eine zügige vertragliche Regelung anstreben. Dazu gibt es die mündliche Zusage des bayerischen Innenministers Herrmann.

**2) Ist gewährleistet, dass es während der Baumaßnahme zu keinerlei erheblichen Verkehrsbeschränkungen in den Kreuzungsbereichen der bisherigen Trassenführung kommt?**

**Antwort DB Netz AG:**

Hierzu können konkrete Aussagen erst im Zuge der weiteren Planung getroffen werden. Zur Minimierung der Einschränkungen während der Bauzeit dienen u. a. die regelmäßigen Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt Bamberg und der DB AG.

Es ist davon auszugehen, dass die Ebenerdige Durchfahrung ähnliche Auswirkungen hat, wie der aus Sicht der DB AG hypothetische „Ohnefall“.

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Nein. Speziell bei der Erneuerung der Bahnquerungen muss mit Sperrungen gerechnet werden.

Entscheidend ist die Bauablaufplanung und wie dabei die mindestens 4 Bahnquerungen eingetaktet sind. Dazu sind entsprechende Verkehrs- und Umleitungskonzepte zu entwickeln. Siehe hierzu auch die Zielforderung im Beschlussantrag.

**3) Ist die reibungslose Anbindung zwischen den einzelnen Stadtteilen in Bamberg, insbesondere dem Bamberger Osten, während einer möglichen Baumaßnahme dauerhaft gewährleistet?**

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Siehe Antwort auf Frage 2. In den weiteren Verhandlungen mit der Bahn wird die Stadtverwaltung darauf hinwirken, dass die Behinderungen beim Bahnausbau minimiert werden.

**4) Wer haftet für Umsatzausfälle von Gewerbetreibenden und Schäden von Anwohnern in Folge der Baumaßnahmen?**

**Antwort DB Netz AG:**

Schäden, welche nachweislich durch die Bautätigkeiten entstehen, sind durch eine entsprechende Bauleistungshaftpflichtversicherung des Vorhabens abgedeckt.

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Für Umsatzausfälle haftet niemand. Genauso wenig wie die Stadt Bamberg für Umsatzausfälle haftet, wenn sie Brücken oder Straßen saniert. Diese Rechtslage ist höchstinstanzlich geklärt.

**5) Ist eine Beweissicherung von Anfang an gewährleistet?**

**Antwort DB Netz AG:**

Vor Beginn der Baumaßnahmen erfolgen Beweissicherungen.

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Dies wird die Bahn aus eigenem Interesse tun.

**6) Mit welchen Maßnahmen kann der Bau der Trasse stadtverträglich durchgeführt werden (z.B. durch Aufteilung in Abschnitte und weitere beschleunigende Maßnahmen)?**

**Antwort DB Netz AG:**

Im Zuge der weiteren Planung wird ein Bauphasenkonzept erstellt und zwischen der Stadt Bamberg und der DB AG abgestimmt. Grundsätzlich erfolgt die Ausführung in entsprechenden Abschnitten.

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Dies wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch den Vorhabenträger erarbeitet und von der Stadt in jeder Planungsphase kritisch geprüft werden.

**7) Wie viele Verkehrsübergänge für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr, den Fahrradverkehr und für Fußgänger sind für die Baumaßnahme geplant?**

**Anmerkung:** Siehe Frage 6. Die konkrete Aussage hierzu unterstellt eine fortgeschrittene und abgestimmte Planung.

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Die Stadt fordert, dass die Bahnquerungen nicht gleichzeitig sondern nacheinander erneuert werden. Es müssen immer zu jeder Zeit ausreichend Bahnquerungen zur Verfügung stehen. Siehe hierzu auch die Forderung im Beschlussantrag.

**8) Kann eine definitive Aussage über Höhe und Beschaffenheit der Lärmschutzwände getroffen werden?**

**Antwort DB Netz AG:**

Grundlage der Bemessung der Infrastruktur (einschl. der Lärmschutzmaßnahmen) bilden die Prognosezahlen des BMVI. Diese wurden bisher noch nicht veröffentlicht. Zur Gestaltung (Beschaffenheit) der Lärmschutzwände kann erst nach Durchführung des zwischen der Stadt Bamberg und der DB AG vereinbarten städtebaulichen Wettbewerbs und der sich daran anschließenden Planung eine Aussage getroffen werden.

**Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Die Zielvorstellungen der Stadt Bamberg hinsichtlich Höhe und Gestaltung der Lärmschutzwände sind in Abschnitt 7 dieser Vorlage vorgeschlagen. Siehe hierzu auch die Forderung im Beschlussantrag. Sobald die für das Planfeststellungsverfahren verbindlichen Prognosezahlen feststehen, wird die Bahn ein entsprechendes Schallschutzgutachten in Auftrag geben. Dabei werden dann die erforderlichen Lärmschutzwände in Höhe und schalltechnischer Funktionalität ermittelt. Dazu ist ein Wettbewerb geplant der Beschaffenheit und Gestaltung festlegt.

**9) Wann ist mit dem Beginn und Abschluss der Baumaßnahme zu rechnen?**

**Antwort DB Netz AG:**

Bauvorbereitende Maßnahmen (u. a. Umverlegung von Trinkwasseranlagen vor Beginn des Bahnausbau, Erstellung Kabelquerungen und Kabeltiefbau) ohne Erfordernis eines Planfeststellungsbeschlusses sind ab 2019 geplant.

Vorbehaltlich der Erlangung des Baurechtes Ende 2021 wird für die ebenerdige Durchfahrung die Inbetriebnahme des mehrgleisigen Ausbaus für Ende 2030 prognostiziert.

## **10) Wie ist das Verhältnis des städtischen Kostenanteils im Vergleich Nulllösung zum Ausbau im Bestand?**

**Anmerkung:** Siehe hierzu Antwort zu Frage 3 aus Kapitel 4.2.2 Nulllösung „Ohnefall“.

### **Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Die Kostenteilung hängt von verschiedenen Faktoren ab:

- Forderung der Bahn
- Forderung des Straßenbaulastträgers
- Vorteilsausgleich

Bei einer Nulllösung fällt der Posten „Forderung der Bahn“ weg. Dadurch erhöht sich der Anteil der Stadt. Das genaue Verhältnis hängt von den jeweiligen Forderungen der Partner, der gewählten Lösung und dem Zustand und Alter des Bauwerks ab.

## **4.3 Bamberger Allianz (Mail v. 23.02.2018 – Anlage 2)**

### **1) Welche Kosten kommen überschlagsweise auf die Stadt zu?**

#### **Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Einen ersten Versuch zur Darstellung der Kosten hat das Stadtplanungsamt bereits mit dem Thema „Gleisquerungen“ in der Stadtratsinformation am 27.5.2014 gemacht (Höhe rd. 35,1 Mio. Euro).

### **2) Welche Eisenbahnkreuzungsbauwerke müssen bei welcher Variante sicher neu gemacht oder saniert werden? Wie würde sich voraussichtlich die Kostenteilung zwischen Bahn/Bund und Stadt darstellen?**

#### **Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

In allen Varianten sind jedenfalls alle Eisenbahnüberführungen alters- und zustandsbedingt zu erneuern. Den größten Eingriff bedeutet die Variante „Volluntertunnelung“, bei der alle Eisenbahnquerungen gesperrt und abgebrochen werden sollen.

### **3) Bedeutet der Bahnausbau im Sinne der genannten Varianten, den sicheren Verzicht auf die bahnparallele Innenstadttangente und welche Folgen hätte das für das „Verlangen müssen“ bei der Unterführung Geisfelder Straße? Bei Verzicht: Wann wird im Stadtrat ein entsprechender Beschluss herbeigeführt?**

#### **Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Die Bahnparallele Innenstadttangente war eine Option der Stadt, die sich beim alten Spurplan mit relativ überschaubarem Aufwand und Eingriffen hätte realisieren lassen.

Bei den aktuellen Planungen der DB im Zusammenhang mit der Variante „Ebenerdige Durchfahrung“ ist eine Bahnparallele Innenstadttangente nur mit Eingriffen in private Wohngebäude realisierbar und wird deshalb als unrealistisch eingestuft. Bei den Tunnelvarianten ist die Option einer Bahnparallelen Innenstadttangente möglich.

Im Falle der Geisfelder Straße muss sich die Stadt noch positionieren, welchen Ausbauzustand sie benötigt, um die städtischen Verkehre abzuwickeln. Daraus berechnet sich dann der Anteil der Stadt. Ein Verzicht auf eine Forderung mit dem Ziel, einen Kostenanteil zu vermeiden, ist nicht zulässig. Entsprechende Anweisungen des Eisenbahnbundesamtes aus dem letzten Jahr haben dies noch verstärkt.

#### 4) Welche der genannten Varianten sind in welchem Umgang unter „rollendem Rad“ erstellbar?

##### **Anmerkung VWI Stuttgart GmbH:**

Es wird bei allen Varianten davon ausgegangen, dass der Bau der Maßnahme unter fortlaufendem Eisenbahnbetrieb erfolgt. Unter Berücksichtigung des abzuwickelnden Schienenverkehrs muss folglich während der gesamten Bauzeit eine zweigleisige Anbindung des Bahnhofs Bamberg aus Richtung Süden und Norden gewährleistet werden.

Beeinträchtigungen des Schienenverkehrs während der Bauzeit durch längere Fahrzeiten, veränderte Abfahrts- oder Ankunftszeiten mit einhergehenden Anschlussverlusten, vereinzelt ausfallende Züge oder eine temporäre Streckensperrung in kurzen Zeiträumen (z. B. nachts oder am Wochenende) sind bei allen Varianten zu erwarten. Durch die umfangreicheren Baumaßnahmen und die längere Bauzeit ist bei der Variante „Kurzer Tunnel“ jedoch von größeren bzw. länger anhaltenden Beeinträchtigungen auszugehen als bei der Variante „Ebenerdige Durchfahrung“. Die Beeinträchtigung des Schienenverkehrs bei der Variante „Langer Tunnel“ wird insgesamt wie bei der Variante „Ebenerdige Durchfahrung“ bewertet, da sich hier die größeren Beeinträchtigungen durch den Tunnelbau mit dem gegenüber der Ebenerdigen Durchfahrung deutlich geringeren Umbau des Bahnhofs Bamberg (hier besonders mit Blick auf die in Anzahl und Länge betroffenen Hauptgleise) im Gesamtblick ausgleichen bzw. eine um eine Stufe abweichende Bewertung aus Sicht des VWI nicht rechtfertigen.

#### 5) Sind Überlegungen angestellt worden, z.B. den kurzen Tunnel mit neuen Bautechniken zu errichten, wie es bei anderen, vergleichbaren Tunnelbauwerken geschehen ist?

(Beispiel ICE-Audi-Tunnel, Ingolstadt, 1250 m Länge, weder bergmännische, noch offene Bauweise, „sondern „Deckelbauweise unter Druckluft in gespanntem Druckwasser“) Ziel: Geringere Beeinträchtigung der laufenden Infrastruktur wie es durch die offene Bauweise geschieht.

[https://www.unibw.de/bauv8/institut/mitarbeiter/2001\\_stuva\\_audi\\_langfassung.pdf](https://www.unibw.de/bauv8/institut/mitarbeiter/2001_stuva_audi_langfassung.pdf)

##### **Anmerkung VWI Stuttgart GmbH:**

Tunnelbauwerke in offener Bauweise können bautechnisch auf unterschiedliche Weise hergestellt werden. Neben der konventionellen Methode mit Herstellung einer Baugrube und anschließender Errichtung des Tunnelbauwerks gehört hierzu auch die Deckelbauweise (mit/ohne Druckluft). Welche Bautechnik zur Erstellung der Tunnelabschnitte in offener Bauweise bei den Varianten „Langer Tunnel“ oder „Kurzer Tunnel“ zum Einsatz kommt, wird erst in vertiefenden Planungsstufen entschieden und war somit im Rahmen der durchgeführten Bewertung nicht absehbar. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Minimierung der Eingriffe in die Umwelt (z. B. Grundwasser) und der Beeinträchtigungen von Anwohnern und Straßenverkehr bei der Wahl der für den vorliegenden Anwendungsfall geeigneten Bautechnik Berücksichtigung findet.

Unabhängig davon ist mit der Errichtung von Tunneln in offener Bauweise auch beim Einsatz moderner Bautechnik (einschließlich Deckelbauweise unter Druckluft) von stärkeren Eingriffen und Beeinträchtigungen während der Bauzeit als bei einem oberirdischen Ausbau auszugehen, was in der Bewertung bei den Unterkriterien des Hauptkriteriums „Baumaßnahmen“ der Kategorie „Temporäre Auswirkungen“ entsprechend berücksichtigt wurde.

##### **Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Nicht vergleichbar. Beim kurzen Tunnel schaut die Tunneloberkante aus dem heutigen Gelände heraus.

Auch bei der geschilderten Bauweise müssen Schlitzwände eingebracht werden. Danach wird ein Teilbereich ausgehoben und der Deckel betoniert. Danach erfolgt der Aushub bergmännisch unter Tage. Die Gleise müssen provisorisch verlegt werden um Bauen zu können.

#### 6) Ist es vorstellbar, dass die Bewertung der Kriterien für eine vermutete „Veränderung des Verkehrsverhaltens“ (Pkt. 5.9., S. 73) nicht unbedingt dem Bamberger Verkehrsgeschehen entsprechen? Wir befürchten das besonders bei den Brückenbauwerken Pfisterbergbrücke und Brücke Kronacher Straße. Ist es vorstellbar, dass sich der Bamberger Stadtrat andere Bewertungsergebnisse zu eigen macht?

##### **Anmerkung VWI Stuttgart GmbH:**

Das Hauptkriterium 5.9 „Veränderung des Verkehrsverhaltens“ setzt sich aus vier bewerteten Unterkriterien zusammen. Von diesen hängt hauptsächlich das Unterkriterium „Reisezeiten IV“ mit dem Bamberger

Verkehrsgeschehen zusammen, sofern sich bei der Frage damit auf den Straßenverkehr (Kfz, Bus, Rad, Fußgänger) in Bamberg bezogen wird. Bei diesem Unterkriterium wird bewertet, inwiefern sich für den Straßenverkehr in Bamberg je Variante Verbesserungen (im Mittel kürzere Reisezeiten) durch die Beseitigung von Bahnübergängen ergeben, die im Rahmen der Baumaßnahme durch höhenfreie Kreuzungsbauwerke (Über- oder Unterführung) ersetzt werden. Hierdurch entfallen für den Straßenverkehr Wartezeiten an geschlossenen Bahnübergängen.

Nicht bewertet werden mit diesem Unterkriterium negative Auswirkungen auf den Bamberger Straßenverkehr während der Bauzeit, z. B. aufgrund des Neubaus von Über- oder Unterführungen der Bahnstrecke wie im Fall der Pfisterbergbrücke und der Straßenbrücke Kronacher Str. Diese negativen Auswirkungen werden durch das Unterkriterium 16.6 „Bauzeitliche Einschränkung anderer Verkehrssysteme“ des Hauptkriteriums „Baumaßnahmen“ in der Kategorie „Temporäre Auswirkungen“ bewertet.

Für den Zeitpunkt nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme einschließlich der neu gebauten Über- oder Unterführungen der Bahnstrecke im Stadtgebiet wurde für die Bewertung bei keiner der Varianten wesentliche Veränderungen hinsichtlich der mittleren Reisezeiten im Bamberger Straßenverkehr gegenüber dem Ist-Zustand unterstellt. Durch die veränderte Lage des Kreuzungsbauwerks Forchheimer Str. und den Neubau von Knotenpunkten (Münchner Ring/Nürnberger Str. und Geisfelder Str./Nürnberger Str.) ist bei den Varianten „Langer Tunnel“ und „Kurzer Tunnel“ gegenüber dem Ist-Zustand von einer Veränderung im Bamberger Verkehrsgeschehen (u. a. Fahrzeiten, Routenwahl) auszugehen. Diese Auswirkungen können nur anhand eines Verkehrsmodells für das gesamte Stadtgebiet ermittelt werden und wurden im Rahmen der Bewertung nicht berücksichtigt.

#### **7) Gibt es bei den Tunnelvarianten Lärmschutz für die Bürger, die nicht direkt von der Untertunnelung profitieren?**

##### **Anmerkung VWI Stuttgart GmbH:**

In den Ausbaubereichen außerhalb der Tunnelabschnitte ergibt sich bei beiden Varianten („Langer Tunnel“ und „Kurzer Tunnel“) ein Anspruch auf gesetzlich vorgeschriebene Lärmvorsorge, so dass im Rahmen der Baumaßnahme entsprechende aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der geltenden Grenzwerte vorzusehen sind. Da der viergleisige Ausbau bei der Variante „Kurzer Tunnel“ im gesamten Planfeststellungsabschnitt Bamberg erfolgt, profitieren hiervon auch zahlreiche Bürger außerhalb des Tunnelbereichs (zwischen heutiger Eisenbahnüberführung Forchheimer Str. und Geisfelder Str.). Bei der Variante „Langer Tunnel“ erfolgt im Bereich des Bahnhofs Bamberg oberirdisch weitestgehend kein Ausbau (Untertunnelung erfolgt in diesem Bereich in bergmännischer Bauweise), so dass hier die Regelung zur Lärmvorsorge nicht zur Anwendung kommt. Gemäß DB-Präsentation zur Stadtratssitzung vom 17.01.2017 (Anlage 20) verbleiben damit 5.032 ungelöste Schutzfälle ohne Anspruch auf passiven Schallschutz (hierbei ist zu berücksichtigen, dass trotz der Untertunnelung des Bahnhofs nahezu der gesamte Schienenpersonenverkehr und Teile des Schienengüterverkehrs weiterhin oberirdisch verkehren). Insgesamt profitieren bei dieser Variante somit weniger Bürger vom Bau des Tunnels und der Schallschutzmaßnahmen (bezogen auf die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte).

##### **Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Anspruch auf Lärmschutz besteht dort, wo ausgebaut wird. In Bereichen, in denen nicht ausgebaut wird (z.B. mittlerer Bereich beim langen Tunnel) besteht kein Anspruch auf Lärmschutz.

#### **8) Wie setzen sich die großen Kostenblöcke bei den Tunnelvarianten zusammen? Wer bezahlt die Mehrkosten?**

##### **Anmerkungen der Stadtverwaltung:**

Die Finanzierung der Mehrkosten ist noch ungeklärt.

#### **4.4 Stadtrat Martin Pöhner, FDP (Mail v. 26.02.2018 – Anlage 3)**

Alle Themen wurden in den Beschlussantrag dieser Vorlage aufgenommen.

## **5. Fragen und Feststellungen sowie eine Zusammenfassung der Antworten aus der Bürgerinformationsveranstaltung am 21.02.2018**

### **5.1 Fragen:**

#### **1) Lohnt der Aufwand (1 Mrd. Euro) für 16 Sekunden Zeitersparnis?**

- Ausbau bedeutet Lärmschutz und Verbesserung im Nahverkehrstakt, Bamberg profitiert von den verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens, Trinkwasserschutz im Stadtwald wird geschaffen. Eisenbahnüberführungen müssen in jedem Fall neu gebaut werden.

#### **2) Wie profitiert Bamberg beim Nahverkehr?**

- Schienenpersonennahverkehr gewinnt an Bedeutung. Zusätzliche Verknüpfung durch S-Bahn-Halt Bamberg Süd.

#### **3) Schienengüterverkehr verursacht Lärm – Höhe, Material, Gestaltung von Lärmschutzwänden und Gefährdung des Welterbestatus?**

- Keine Gefährdung für den Welterbestatus (wird durch Zentrum Welterbe Bamberg bestätigt)
- Rahmenplan „Gestaltung der Lärmschutzwände“ orientiert sich an den städtebaulichen Erfordernissen
- Reduzierung der Höhe der Lärmschutzwände auf 2,50 m außen möglich
- Siehe hierzu auch Abschnitt 7 der Vorlage und Beschlussantrag

#### **4) Transparente Lärmschutzwände?**

- Nicht nur die wirtschaftlichste Lösung sondern Abwägung städtebaulicher Belange wird angestrebt
- Siehe hierzu auch Abschnitt 7 der Vorlage und Beschlussantrag

#### **5) Vorgezogener Lärmschutz?**

- Mobile Lärmschutzwände während der Bauzeit
- Siehe hierzu auch Beschlussantrag

#### **6) Untersuchung/Prüfung der Variante „Ostumfahrung“?**

- Ostumfahrung wurde intensiv, auch durch externe Gutachter, untersucht
- Ausschlussgründe waren ökologische Auswirkungen (Bannwald), Grundwasser-Beeinträchtigungen (Trinkwasser-Versorgung zu 50 % aus eigenen Quellen), Verlust des Anspruchs der Bestandsstrecke auf jedweden Schallschutz, dennoch weiterhin Güterzüge auf Bestandsstrecke, Schwächung des ICE-Halts,

#### **7) Ohne-Fall eine Lösung?**

- Ausbaubedarf durch VWI-Gutachten festgestellt
- Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030 hat Gesetzescharakter

#### **8) Bürgerwille: Sind über 7.000 Unterschriften für Variante „Volluntertunnelung“ kein ausreichendes Argument?**

- Bürgermeinungen werden sehr ernst genommen
- Bürgermeinungen sind sehr vielfältig
- Variante wurde im Prüfumfang berücksichtigt und bewertet (6. Rang)
- Volluntertunnelung hinsichtlich Baubarkeit, Tiefbahnhof, Grundwassersperre, Abstellgleisverlegung, Güterbahnhofverlegung, Eingriff in alle querenden Infrastrukturen, Bauzeit, Bodenaushubabtransport (LkW) sowie Baukosten sehr problematisch. Es ist die Pflicht der Stadtverwaltung diese Nachteile offen anzusprechen.



## 9) Keine vergleichbare Planungstiefe, aber verlässliche Variantenprüfung?

- Es wurden nicht Bauausführungspläne verglichen, sondern grundsätzliche Auswirkungen bewertet
- Durch dieses Verfahren – Kriterien, Gewichtung, qualitative Bewertung – wurde volle Vergleichbarkeit gewährleistet
- Unterschiedliche Planungstiefe nicht entscheidend für Ergebnis

## 10) Volluntertunnelung in bergmännischer Bauweise?

- Offene Bauweise lt. Projektstudie mit Vorteilen gegenüber anderen Bauweisen
- Bergmännische Bauweise auf der Strecke teilweise machbar, aber noch tiefer, noch teurer
- Noch tiefer liegende Bahnsteige
- Enorme Schwierigkeiten im Bahnhofsbereich
- Erheblich höherer Platzbedarf in der Breite

## 11) Wie wird die Stadt 2030 aussehen?

## 12) Warum keine Information zur erforderlichen Erneuerung der Straßenüberführung SÜ Kronacher Straße und SÜ Pfisterberg?

- Sachverhalt wurde dem Stadtrat bekannt gemacht, allerdings ist zum derzeitigen Planungsstand keine abschließende Beurteilung möglich
- Es darf nicht übersehen werden, dass gerade die Volluntertunnelung diese Bauwerke sperren und abbrechen will

## 13) Variante „Kurzer Tunnel“ – Bergmännische Bauweise möglich?

- Bergmännische Bauweise aufgrund der geringen Tiefenlage und der geologischen Verhältnisse nicht möglich

## 5.2 Feststellungen:

### 1) Ohne-Fall mit vergleichbarem Ergebnis wie „Ebenerdiger Durchfahrung“ – keine Veranlassung zum Ausbau!

- Ausbaubedarf durch VWI-Gutachten bestätigt, BVWP 2030 hat Gesetzescharakter, Ausbau begründet durch Kapazitätsengpässe beim Schienenpersonennah- und –fernverkehr
- Fiktiver Ohnefall schneidet deshalb gut ab, weil Investitionen und Baubelastigungen relativ geringer
- Dies bedeutet Verzicht auf Schallschutz für alle betroffenen Bahnbewohner. Es bedeutet auch Verzicht auf Trinkwasserschutz im Stadtwald. Der Nicht-Ausbau löst die bestehenden Probleme nicht.

### 2) „Podium nicht glaubwürdig“!

### 3) ICE-Halt kein Verdienst der Stadt!

### 4) Hauptproblem ist der Schienengüterverkehrslärm – Lösung: Güterzugumfahrung!

### 5) Kein Ausbau und alles lassen wie es ist!

- Problem sind die Kapazitätsengpässe sowie die unterschiedlichen Schienenverkehrsarten mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten
- Dies bedeutet Verzicht auf Schallschutz für alle betroffenen Bahnbewohner. Es bedeutet auch Verzicht auf Trinkwasserschutz im Stadtwald. Der Nicht-Ausbau löst die bestehenden Probleme nicht.

## 6) S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd – Parkprobleme in der Gereuth!

- Anbindung an Brose-Arena über direkte Zuwegung/Anbindung an die Eisenbahnüberführung Forchheimer Straße angestrebt
- Parkierungsanlage an der Nürnberger Straße
- Gezielte Lenkung des ruhenden Verkehrs

## 7) Schienenverkehr im Mobilitätskonzept verstärkt berücksichtigen!

## 8) AG Bahnsinn verfährt nach Sankt-Florians-Prinzip!

## 9) Verkehr und Verkehrsbedarf wird wachsen!

- Wird durch externe Gutachter bestätigt

## 6. Häufig gestellte Detailfragen zum aktuellen Planungsstand der ebenerdigen Durchführung

### 6.1 Überwerfungsbauwerk „Mittige Ausfädelung“

Der aktuelle Spurplan (Stand 07/2017) sieht – anders als in den bisherigen Planungen – für die Verbindung von/nach Schweinfurt eine flächensparende Streckenführung vor. Dazu unterqueren zwei Gleise die Bahnlinie Bamberg-Hof nördlich der Kronacher Straße in Richtung Schweinfurt.

### 6.2 Straßenüberführung SÜ Kronacher Straße

Aufgrund des aktuellen Spurplans reicht nach den ersten Planungsüberlegungen die derzeitige lichte Höhe der SÜ Kronacher Straße nicht aus. Ebenso ist die östliche Widerlagerwand des vorhandenen Brückenbauwerkes tangiert. Die genaue Ausführungsplanung wird zeigen, ob ein Ersatz an gleicher Stelle erforderlich wird, oder ob die wenigen Dezimeter an erforderlichen Raum noch durch eine angepasste Streckenführung eingespart werden können. Es ist jedenfalls davon auszugehen, dass der Vorhabenträger selbst ein großes Interesse hat eine trassengeometrische Lösung zu finden, bei welcher die Brücke erhalten bleibt. Die Kosten für einen etwaigen Neubau muss einseitig die Bahn tragen.

### 6.3 Straßenüberführung SÜ Pfisterberg

Hier ist der erforderliche Anprallschutz nicht gegeben. Außerdem passen die Stützen und östlichen Widerlager nicht zum neuen Gleisbild. Inwieweit Anpassungen der Gleislage erforderlich sind, muss die genaue Ausführungsplanung zeigen. Falls ein Neubau tatsächlich erforderlich ist, wird die Stadt eine Aussage zu den eigenen verkehrstechnischen Anforderungen treffen müssen (Breite Geh-/Radweg, Straßenbreiten, ...). In diesem Fall wäre eine Kostenteilung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz EKrG die Folge. Es ist aber jedenfalls davon auszugehen, dass der Vorhabenträger selbst ein großes Interesse hat eine trassengeometrische Lösung zu finden, bei welcher die Brücke erhalten bleibt.

### 6.4 Hafengleis-Nordzufahrt

Die Durchführungsvariante erfordert die so genannte Hafengleis-Nordzufahrt, die überwiegend auf Flächen der Gemarkung Hallstadt zu liegen, wird.

### 6.5 Bahnparallele Innenstadttangente

Die Option zum Bau der Bahnparallelen Innenstadttangente ist auf Basis des aktuellen Spurplans nicht möglich. Durch den Verlauf der Gleisanlagen sind die verbleibenden Breiten für die Anlage einer entsprechenden Straßenführung nicht mehr ausreichend.

## 7. Lärmschutz

Ausführliche Informationen zum Thema „Lärmschutz“ wurden bereits in der Sondervollversammlung am 17.01.2017 vorgestellt. Zudem wurde in der Stadtratssitzung am **08.02.2018** das **Ergebnis der vergleichenden schallschutztechnischen Untersuchung** durch das Büro Möhler + Partner, Bamberg vorgestellt. Dabei sollten die **grundsätzlichen Zusammenhänge und die Untersuchungsergebnisse bei wahlweiser Anwendung der Berechnungsvorschrift Schall 03 (1990) und Schall 03 (2015)**

vorgestellt werden. Im Rahmen der Weiterführung der Planungen wurden für beide Rechenverfahren bereits vergleichende schalltechnische Untersuchungen für den Prognosehorizont 2025 erstellt. Aufgrund des geänderten Spurplans für die oberirdische Durchfahrung sowie der in der Zwischenzeit vorliegenden Zugzahlen im **Prognosehorizont 2030** wurden für beide Rechenverfahren weitergehende vergleichende schalltechnische Untersuchungen durchgeführt.

Zu den Einzelheiten der Untersuchung wird auf den Bericht „Schalltechnische Untersuchung – Variante: Durchfahrung unter Berücksichtigung des Prognosehorizontes 2030. Vergleichsrechnung nach Schall 03 (1990) und Schall 03 (2015)“ verwiesen (**Anlage 5**).

### **Ergebnis:**

- Die aktualisierten Zugzahlen im Prognosehorizont 2030 führen gegenüber dem Prognosehorizont 2025 zu einer **Reduzierung der Schallemissionen um mehr als 3 dB(A) in der Nacht**.
- Die für beide Rechenverfahren durchgeführten Variantenuntersuchungen hatten zum Ergebnis, dass sich **in den meisten Abschnitten keine Unterschiede in der Variantenuntersuchung bei den beiden Rechenverfahren** ergaben. Unterschiede in der Variantenuntersuchung ergaben sich bei vorgelagerter Riegelbebauung (z. B. Brennerstraße, Theresienstraße).
- Bei beiden Rechenvorschriften wird im Prognosehorizont 2030 die **Anzahl von verbleibenden Schutzfälle gegenüber dem ursprünglichen Konzept aus der Planfeststellung (3m/4m/3m) deutlich reduziert**.
- Eine **mögliche Reduzierung der Schallschutzwandhöhe um 0,5 m** führt zu **Pegelerhöhungen um +2 dB(A)**. Diese Pegelerhöhungen werden jedoch durch die geringeren Schallemissionen **aufgrund aktualisierten Zugzahlen im Prognosehorizont 2030 verlässlich kompensiert**, weshalb insofern gegenüber dem Prognosehorizont 2025 auch weniger Schutzfälle verbleiben würden.
- Bei beiden Rechenverfahren werden jedoch **Möglichkeiten zur Abwägung** der Belange des Schallschutzes (aktiv/passiv) mit anderen Belangen, wie öffentlicher Belange (z. B. Stadtbild, Sicherheitsbedürfnis von Menschen etc.) oder privater Belange notwendig, **um stadtverträgliche Schallschutzwandhöhen zu gewährleisten**.

Auf Grundlage der vorgenannten Ergebnisse wurde durch die Verwaltung eine **Handlungsempfehlung zu den „Lärmschutzwandhöhen“** entwickelt. Analog zum **Rahmenplan „Lärmschutz – Stadtgestalterische Wertigkeiten und Gestaltungsanforderungen“** (**Anlage 9**), beschlossen in der Sondervollversammlung am 17.01.2017, wird mit dieser Sitzungsvorlage ein weiterer **Rahmenplan „Lärmschutz – Lärmschutzwandhöhen“** (**Anlage 10**) vorgelegt. Dabei ist es das **Ziel, auf Grundlage einer Abwägung zwischen städtebaulichen und schallschutztechnischen Anforderungen abschnittsweise Lärmschutzwandhöhen zu definieren**, von denen angenommen werden kann, dass sie von der Breite der Stadtgesellschaft akzeptiert werden.

Ausgangspunkt ist die generelle **Festsetzung einer maximalen Außen-Wandhöhe von 3,0 m** (ab Schienenoberkante). Wo dies nach Einschätzung der Verwaltung möglich ist, ist eine Reduzierung um 0,5 m vorzunehmen. Eine Abweichung nach oben, d.h. eine Wandhöhe von 3,50 m ist alleine für den Bereich der Gereuth vorgesehen. Dadurch können hier – in einem städtebaulich wenig sensiblen Bereich ohne Sichtachsen – mehr Schutzfälle gelöst werden als an sich erforderlich wäre. Gleichzeitig bedeutet dies einen besseren Schutz der Freianlagen.

## **8. Weitere Themen**

### **8.1 Ostumfahrung**

Die Stadtverwaltung hat mit Unterstützung von externen Gutachtern die Auswirkungen des Bahnausbau im Bamberger Stadtgebiet **umfassend und mit großer Sorgfalt geprüft**. Das gilt für beide Trassensuchräume, sowohl für den Ausbau der Bestandsstrecke als auch für die Ostumfahrung.

Zur Grundlage der Bewertung wurden zahlreiche **Fachgespräche, Anhörungen und Gutachten** geführt und in Auftrag gegeben. Die gewonnene Daten- und Faktenlage wurde zu den verschiedenen Trassensuchräumen auch **mit lokalen und regionalen Behörden, Einrichtungen und Betroffenen diskutiert**. Beteiligt wurden u. a. das Wasserwirtschaftsamt Kronach, das Umweltamt Bamberg (Wasserrecht und Naturschutz), die Stadtwerke Bamberg, die städtische Forstverwaltung, das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, der städtische Naturschutzbeirat, verschiedene Umweltschutz-

und Verkehrsverbände (darunter Bund Naturschutz, VCD, LBV, Naturforschende Gesellschaft etc.) oder der Bayerische Bauernverband. Die Liste ist nicht abschließend. Sie soll verdeutlichen, dass alles auf den Tisch gelegt wurde, um eine objektive Entscheidungsfindung zu ermöglichen.

Im Trassenfindungsprozess wurden bezüglich der „Ostumfahrung“ zwei Varianten detailliert betrachtet:

- a) **DB-Ostumfahrung**
- b) **Getunnelte Güterzugumfahrung mit Westanbindung der AG Bahnsinn** (Grundlage: Planskizzen Stand Januar 2016 und Juni 2014).

### **Ergebnis:**

**Es gibt keine Ostumfahrung – in welcher Ausgestaltung auch immer – ohne gravierende Nachteile.** Die wichtigsten **Ausschlussgründe** wurden durch die Verwaltung in der Bürgerinformationsveranstaltung am 21.02.2018 nochmals betont, nämlich

- ökologische Nachteile (Verlust des Bannwalds, Grundwasserströme)
- Ablehnung der betroffenen Bürgervereine aus Bamberg-Ost, Kramersfeld und Gartenstadt
- kein Lärmschutz im Bestand
- freie Trassenwahl für Güterzüge
- kein S-Bahn-Halt Bamberg Süd
- Schwächung des ICE-Systemhaltes

Zu betonen ist, dass es eine Illusion ist, wenn mit der Ostumfahrung die Erwartung verknüpft wird, es würden dann keine Güterzüge mehr durch Bamberg fahren. Dies wäre allenfalls denkbar, wenn die so genannte „Westanbindung“ des Bahnsinn-Vorschlages realisiert wird. Dies wurde durch das BMVI als nicht zum Projekt VDE Nr. 8 gehörig, kategorisch abgelehnt. Wegen der erforderlichen Anbindung nach Würzburg sowie der Andienung des Güterbahnhofs werden weiterhin auch bei dieser Variante Güterzüge durch das Stadtgebiet fahren müssen. Dabei entfällt aber, da kein Ausbau im Stadtgebiet bei dieser Variante vorgesehen ist, hier der Anspruch auf Lärmvorsorge. Weil die Taktzahl zudem geringer ist, entfallen Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen (Lärmsanierung) zu Gunsten der Bürgerschaft.

Aufgrund der genannten Sachlage wurden im Rahmen des bisherigen Trassenfindungsprozesses folgende **Beschlüsse** durch den Stadtrat gefasst:

Mit Beschluss des Stadtrates vom **24.07.2013** wurde die Variante Ostumfahrung nach Vorschlag der AG Bahnsinn („gedeckelte Güterzug-Umfahrung mit Westanbindung“) aus dem weiteren Trassenfindungsprozess ausgeschlossen. Eine demokratische Entscheidung, die zu respektieren ist. Weiterhin wurde in der Sitzung des Stadtrates vom **27.04.2016** beschlossen, dass jegliche Variante zur Ostumfahrung nicht weiterverfolgt werden soll. Auch dies ist demokratisch legitimiert. In der Vollsitzung am **13.07.2017** wurde der Antrag der Stadtratsfraktion „Bamberger Allianz“ vom 05.12.2017 zur Prüfung einer „eingehausten, zweigleisigen Ostumfahrung für durchfahrende Züge mit und ohne Westanbindung für Güterzüge in Richtung Schweinfurt“ mehrheitlich, nach vorangegangener intensiver Debatte, abgelehnt.

Insgesamt ist zum Thema „Ostumfahrung“ festzustellen, dass die ausführliche und kompetente Untersuchung stets mit Transparenz und Bürgerinformation begleitet wurde.

## **8.2 S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd**

Hierzu wird auf die Sondervollsitzung am 28.11.2017 und den entsprechenden Grundsatzbeschluss für den Fall einer Entscheidung für die Ausbauvariante „Ebenerdige Durchfahrung“ verwiesen. Demnach soll der S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd am **Standort „Nürnberger Straße“ mit drei Zuwegungen** (nach Westen in das Wohngebiet Gereuth, nach Osten zur Nürnberger Straße und nach Süden zur Eisenbahnüberführung Forchheimer Straße) realisiert werden.

## 9. Ziele und Forderungen der Stadt Bamberg im weiteren Verfahren

Der nachfolgende Zielkatalog der Stadt Bamberg umfasst die Überlegungen der Stadtverwaltung, ergänzt um Forderungen/Anträge der Fraktionen und Ausschussgemeinschaften im bisherigen Diskussionsverlauf (**Anmerkung:** *In Kursivdruck wurden mitgeteilte/bisherige Forderungen aus dem Stadtrat ergänzend berücksichtigt*). Die wichtigsten Themen sind dabei im Beschlussvorschlag nochmals aufgeführt. Die Auflistung ist nicht abschließend, Ergänzungen im Verlauf der Sondersitzung sind möglich. Des Weiteren schlägt die Verwaltung dem Stadtrat vor, sich vorzubehalten, diesen Zielkatalog jeweils entsprechend dem aktuellen Projektplanungsstand zu aktualisieren bzw. zu ergänzen.

### (1) Übergeordnete Ziele

- Lärmschutz und damit Gesundheitsschutz ist für die vom Bahnverkehr betroffenen Menschen unverzichtbar.
- Bei allen Planungen sind stets die Belange des UNESCO-Weltkulturerbes Bamberg zu wahren, zu wahren und jederzeit mit höchster Priorität zu berücksichtigen.
- Bamberg muss dauerhaft ICE-Systemhalt bleiben.
- *Die Bahn sichert der Stadt Bamberg zu, dass Bamberg auch in Zukunft mindestens stündlicher ICE-Halt in beide Richtungen auf der Neubaustrecke bleibt. (Stadtrat Martin Pöhner, FDP v. 26.02.2018)*
- Grundlage für den weiteren Kommunikationsprozess mit der DB AG ist die strategische Vorgabe für die Fortsetzung des intensiven Planungsdialoges mit der DB Netz AG – transparent und unter Beteiligung der Betroffenen.

### (2) S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd

- Der S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd ist entsprechend des Grundsatzbeschlusses aus der Sitzung des Stadtrates vom 28.11.2017 in der Variante „Standort Nürnberger Straße“ mit drei Zuwegungen (nach Westen in das Wohngebiet Gereuth, nach Osten zur Nürnberger Straße und nach Süden in Richtung der Eisenbahnüberführung Forchheimer Straße) zu realisieren.
- *Vorzeitige Verwirklichung des S-Bahn-Haltespunktes Bamberg Süd (CSU v. 12.01.2018).*
- *Der Freistaat Bayern muss sich an sein Versprechen halten, dass er im Falle einer positiven Entscheidung für den oberirdischen ICE-Ausbau einen S-Bahn-Halt Bamberg-Süd in der Nähe der Brose-Arena finanziert und baut. (Stadtrat Martin Pöhner, FDP v. 26.02.2018).*

### (3) Lärmschutz

- Vorbeugender Schallschutz nach 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV).
- Der vom Stadtrat in der Sitzung am 17.01.2017 beschlossene Rahmenplan „Lärmschutz und Gestaltungsanforderungen“ ist dem weiteren Planungsprozess hinsichtlich der Ausgestaltung des baulichen Lärmschutzes und insbesondere dem Gestaltungswettbewerb für die Ausgestaltung des baulichen Lärmschutzes zugrunde zu legen. Im Wettbewerb sind ausdrücklich auch Bauarten erwünscht, für die aktuell noch keine Bauartzulassung vorliegt. Gleichzeitig ist zur Klärung der Ausführung der Stadtgestaltungsbeirat zu beteiligen.
- *Die Bahn soll der Stadt zusichern, dass sie auf der kompletten Länge der Ausbaustrecke alle Möglichkeiten innovativer Lärmschutzmaßnahmen ausschöpft, um möglichst niedrige Lärmschutzwände zu realisieren, die die maximale Höhe von drei Metern (außen) nicht überschreiten dürfen. (Stadtrat Martin Pöhner, FDP v. 26.02.2018).*
- *Die Bahn wird aufgefordert, an allen Sichtachsen transparente Lärmschutzwände zu bauen, um dem Status von Bamberg als Weltkulturerbe Rechnung zu tragen. Die Bahn soll zudem ein eigenes Budget für eine künstlerische bzw. naturnahe Gestaltung der übrigen Lärmschutzwände zur Verfügung stellen. (Stadtrat Martin Pöhner, FDP v. 26.02.2018).*
- Der Rahmenplan „Lärmschutzwandhöhen“, vorgestellt in der Sondervollversammlung am 06.03.2018 ist dem weiteren Planungsprozess zugrunde zu legen.
- *Realisierung eines vorgezogenen Lärmschutzes im Bereich der Gereuth (CSU v. 12.01.2018).*

### (4) Sichtachsen

- Verwendung von transparenten Lärmschutzwänden im Bereich der ausgewiesenen Sichtachsen.

## (5) Erwerbsgartenbau – Flächenverbrauch

- Die Inanspruchnahme von Erwerbsgärtnerflächen der Nordflur ist auf das Notwendigste zu minimieren.
- Der **Erwerbsgartenbau** ist während der Bauzeit zu gewährleisten, wobei Beeinträchtigungen (Flächeninanspruchnahme, 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.
- *Ausgleichsflächen für Bamberger Gärtner (CSU v. 12.01.2018)*.
- Beweissicherung und Zustandsbewertung der **Wasser- und Bodenverhältnisse** (Bodenwert-schätzung) durch den Vorhabenträger.
- Eine Sperrwirkung durch die in Tieflage geführte „Mittige Ausfädelung“ (Grundwasserwanne und 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 zum **Beweissicherungsverfahren** durch den Vorhabenträger im Zuge der Genehmigungsplanung legt das erforderliche bau- und anlagenbedingte Grundwassermanagement sowie Maßnahmen zur Grundwasserumläufigkeit fest.
- Weiterhin sind die rechtlichen Konsequenzen für den Vorhabenträger für den Fall einer Nichteinhaltung der Forderungen infolge ungewollten Aufstaus im Planfeststellungsverfahren zu beschreiben: technische Nachbesserungen, Entschädigungsleistungen, vertragliche Festlegungen, ...

## (6) Streckenführung

- „Mittige Ausfädelung“ der Strecke Bamberg-Rottendorf auf Basis des neuen Systemplans der DB Netz AG (Stand: 07/2017) ist integraler Bestandteil der Streckenführung durch das Stadtgebiet Bamberg.
- Erhalt aller Gebäude des Mälzerei-Ensembles an der Brennerstraße.

## (7) Grundwasserschutz und Trinkwasserversorgung

- Der Grundwasserschutz und die Sicherung der Trinkwasserversorgung im Bamberger Stadtwald ist zu gewährleisten. Der Vorhabenträger Deutsche Bahn übernimmt sämtliche Kosten in Verbindung mit den erforderlichen Änderungen.
- Bereits im Jahr 1996 schloss die DB Netz AG mit den damaligen Stadtwerken einen Vertrag, der die Vorgehensweise für den 4-gleisigen Ausbau und den Betrieb der Bahnstrecke durch das Stadtgebiet bzw. in den Wasserschutzgebieten der Stadtwerke Bamberg regelt.
- Dieser Vertrag behandelt primär die Ersatzwasserbeschaffung während der Bauzeit und die aus wasserwirtschaftlicher Sicht erforderliche Verlegung der „Unteren Fassung“ im Stadtwald und ist hinsichtlich der Kostentragung für die notwendige Verlegung der Unteren Fassung und den dazu gehörigen Umsetzungszeitplan im Detail noch zu präzisieren.
- Eingriffe in Grundwasserfließverhältnisse sind soweit möglich zu vermeiden.
- Durch Grundwassermanagement ist bauzeitig und im Betrieb die Umläufigkeit von anströmendem Grundwasser zu sichern.
- Keine Verschlechterung der Trinkwassergewinnung in Folge von Ausbaumaßnahmen.
- Möglichst geringer Eingriff in Deckschichten und das oberste Grundwasserstockwerk innerhalb der Schutzzone III.

## (8) Bauabwicklung

- Minimierung der Belastungen der Anwohner und Gewerbetreibenden während der Bauzeit, d.h. in jeder Bauphase Unterbrechung von maximal einer bahnquerenden Straßenverbindung, umfassender Einsatz mobiler Schallschutzelemente, Schienenersatzverkehr maximal für jeweils mehrtägige Zeitfenster, frühzeitige Errichtung einer zentralen Ansprechstelle für Bürgerinnen und Bürger.
- *Stadtverträgliche Bauabwicklung und Maßnahmen zur Beschleunigung (SPD v. 20.02.2018)*.

- Flächeninanspruchnahme, Baustellenverkehr, baustellenbedingte Immissionen sind durch den Vorhabenträger auf das erforderliche Mindestmaß zu begrenzen.
- Im Rahmen der monatlichen Abstimmungsgespräche mit der DB Netz AG sind folgende Themen im Detail zu behandeln und stadtverträgliche Lösungen zu entwickeln: Baustellenlogistik und baubedingte Auswirkungen, Sperrungen und Umleitungskonzept, Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens und Möglichkeiten zur Verkürzung der Bauzeit.
- *Beweissicherungsverfahren von Anfang an (SPD v. 20.02.2018).*
- *Durchlässigkeit der Bahnlinie (CSU v. 12.01.2018).*
- *Reibungslose Anbindung zwischen den einzelnen Stadtteilen insbesondere dem Bamberger Osten (SPD v. 20.02.2018).*
- *Finanzielle Entschädigungen für Handel und Gewerbe (CSU v. 12.01.2018).*
- *Ansprechpartner für Ansprüche der Anlieger (SPD v. 20.02.2018).*
- *Sämtliche Baumaßnahmen der Bahn sind in enger Abstimmung mit der Stadt Bamberg zu planen. Dabei sind notwendige Sperrungen von Brücken oder Unterführungen stets so zu planen, dass immer ein Großteil der Bahnquerungen in Bamberg offen bleibt und somit die Beeinträchtigungen durch Straßensperrungen während der Bauzeit für Bürger, Wirtschaft und Verkehr in Bamberg möglichst gering gehalten werden. (Stadtrat Martin Pöhner, FDP v. 26.02.2018)*

## 10. Ausblick

Im Rahmen des laufenden Trassenfindungsprozesses konnten wesentliche **Konfliktpunkte geklärt und berechnete Interessen der Stadtgesellschaft berücksichtigt** werden. Exemplarisch wird hierzu genannt: Rücksicht auf die Erfordernisse der Erwerbsgärtner, Berücksichtigung der für den Welterbestatus relevanten Sichtachsen, flächensparende Streckenführung im Bereich von Nordflur/Gleisdreieck, Verringerung der Lärmschutzwandhöhen auf ein stadtverträgliches Maß, Zusage der Durchsetzung erhöhter Gestaltungsanforderungen in Verbindung mit aktiven Schallschutzmaßnahmen sowie die Realisierung eines S-Bahn-Haltepunktes Bamberg Süd.

Mit der **Ausbauempfehlung von VWI Stuttgart GmbH** schlägt die Verwaltung die Variante „Ebenerdige Durchfahrung“ für den viergleisigen Ausbau der DB Netz AG durch das Stadtgebiet Bamberg vor. Es darf dabei daran erinnert werden, dass bereits in den Bewertungen der Verwaltung – z.B. Entscheidungsmatrix der Stadt (Stadtratssitzung am 25.06.2014) und Variantenvergleich (Stadtratssitzung am 17.01.2017) – auf die Vorteile für die Stadt hingewiesen wurden.

Wenn der Stadtrat der Beschlussempfehlung am 06.03.2018 folgt, soll der Beschluss der **Positionierung der Stadt für den Fall der Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens** dienen. Sollte sich im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ergeben, dass Position der Stadt und Planfeststellungsunterlagen inakzeptabel voneinander abweichen, so steht der Stadt Bamberg der Klageweg ohnehin erst nach einem Planfeststellungsbeschluss offen. Eine frühzeitige gerichtliche Klärung der Frage Schall 03 (1990) oder Schall 03 (2015) ist nicht möglich.

Nach der abschließenden Positionierung der Stadt Bamberg für die Ausbauempfehlung wird der Vorhabenträger DB Netz AG voraussichtlich die **Ausführungs- und Genehmigungsplanung** vergeben und 2019 die Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens beantragen. In diesem Zusammenhang wird es für die Stadt Bamberg darum gehen, die **städtischen Forderungen im Planungsprozess einzubringen**. Unter anderem sind dabei auch die Anforderungen an die zu sanierenden Kreuzungsbauwerke (Unterführungen) zu definieren. Weiterhin sind Gestaltung und Höhen der Lärmschutzwände mittels Gestaltungswettbewerb vorrangig zu klären. Zusätzlich gilt es, für die bauzeitlichen Beeinträchtigungen stadtverträgliche Lösungen und Konzepte zu entwickeln. Dies alles unter Beachtung des dazu aufgestellten **Ziel- und Forderungskataloges der Stadt Bamberg**.

## II. Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht der Stadtverwaltung zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat nimmt die fachliche Empfehlung der VWI Stuttgart GmbH zur Kenntnis.
3. Für den Fall der Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens für den Planfeststellungsabschnitt 22 Stadtgebiet Bamberg durch die Deutsche Bahn schließt sich der Stadtrat der Empfehlung des Gutachters an, die „Ebenerdige Durchfahrung bei Ausbau der Bestandsstrecke mit innovativen Lärmschutzmaßnahmen“ weiterzuverfolgen und verknüpft dies mit folgenden Zielen und Forderungen der Stadt Bamberg:

a) ICE-Halt:

Bamberg muss dauerhaft ICE-Systemhalt bleiben. Die herausragende Bedeutung der Stadt Bamberg als Eisenbahnknotenpunkt muss sichergestellt werden.

b) Lärmschutz:

Für die schalltechnische Beurteilung und Festlegung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sind unter Zugrundelegung der Berechnungsvorschrift Schall 03 (1990) die Prognosezahlen 2030 anzuwenden. Die maximale Lärmschutzwandhöhe von 3,50 m außen und 4,50 m innen darf nicht überschritten werden (bezogen jeweils auf die Schienenoberkante). Der vom Stadtrat in der Sitzung vom 17.1.2017 beschlossene Rahmenplan „Lärmschutz und Gestaltungsanforderungen“ ist dem Gestaltungswettbewerb für die Ausgestaltung des baulichen Lärmschutzes zugrunde zu legen. Im Wettbewerb sind ausdrücklich auch Bauarten erwünscht für die aktuell noch keine Bauartzulassung vorliegt. Bei allen Maßnahmen zur Gestaltung der Lärmschutzwände ist der Gestaltungsbeirat zu beteiligen. Der Rahmenplan „Lärmschutzwandhöhen“, vorgestellt in der Sondervollversammlung am 06.03.2018 ist dem weiteren Planungsprozess zugrunde zu legen. Für den Stadtteil Gereuth ist ein vorgezogener Lärmschutz anzustreben.

*Anmerkung: Rahmenplan „Lärmschutz und Gestaltungsanforderung“ (Anlage 9) und Rahmenplan „Lärmschutzwandhöhen“ (Anlage 10) sind Bestandteil der Sitzungsvorlage*

c) S-Bahn-Halt Bamberg Süd:

In Übereinstimmung mit dem Grundsatzbeschluss des Stadtrates vom 28.11.2017 in der Variante „Standort Nürnberger Straße“ ist der S-Bahn-Haltepunkt Bamberg-Süd mit drei Zuwegungen (nach Westen in das Wohngebiet Gereuth, nach Osten zur Nürnberger Straße und nach Süden zur Eisenbahnüberführung Forchheimer Straße) zu realisieren. Die vorzeitige Verwirklichung des S-Bahn-Haltepunktes Bamberg-Süd ist anzustreben.

d) UNESCO-Welterbe:

Die herausragenden Belange des UNESCO-Weltkulturerbes sind zu wahren und jederzeit mit höchster Priorität zu berücksichtigen. In allen Abschnitten, die mit ausgewiesenen Sichtachsen eine besondere Relevanz haben, ist die Verwendung von transparenten Lärmschutzwänden sicherzustellen.

e) Erwerbsgartenbau:

Die Inanspruchnahme von Erwerbsgärtnerflächen in der Nordflur ist auf das notwendigste zu minimieren. Während der Baumaßnahmen sind Ausgleichsflächen für die Erwerbsgärtner zur Verfügung zu stellen.

f) Streckenführung:

Die „mittige Ausfädelung“ auf der Strecke Bamberg-Rottendorf auf Basis des neuen Systemplanes der DB Netz AG (Stand: 07/2017) ist integraler Bestandteil der Streckenführung durch das Stadtgebiet. Alle Gebäude des Mälzerei-Ensembles an der Brennerstraße sind dabei zu erhalten.



g) Grundwasserschutz und Trinkwasserversorgung:

Keine Verschlechterung der Trinkwassergewinnung in Folge von Ausbaumaßnahmen. Der Grundwasserschutz und die Sicherung der Trinkwasserversorgung im Bamberger Stadtwald ist zu gewährleisten. Der Vorhabenträger Deutsche Bahn übernimmt sämtliche Kosten in Verbindung mit den erforderlichen Änderungen.

Bereits im Jahr 1996 schloss die DB Netz AG mit den damaligen Stadtwerken einen Vertrag, der die Vorgehensweise für den 4-gleisigen Ausbau und den Betrieb der Bahnstrecke durch das Stadtgebiet bzw. in den Wasserschutzgebieten der Stadtwerke Bamberg regelt.

Dieser Vertrag behandelt primär die Ersatzwasserbeschaffung während der Bauzeit und die aus wasserwirtschaftlicher Sicht erforderliche Verlegung der „Unteren Fassung“ im Stadtwald und ist hinsichtlich der Kostentragung für die notwendige Verlegung der Unteren Fassung und den dazu gehörigen Umsetzungszeitplan im Detail noch zu präzisieren.

h) Bauabwicklung:

Während der gesamten Baumaßnahmen sind ausreichende Verkehrsverbindungen zwischen Bamberg-Ost und der Innenstadt sicherzustellen: In jeder Bauphase sind die Unterführungen so zu organisieren, dass weiterhin bahnquerende Verbindungen möglich sind. Es wird ein umfassender Einsatz von mobilen Schallschutzelementen sichergestellt. Vor Beginn der Baumaßnahmen wird ein Beweissicherungsverfahren für sämtliche Anlieger durchgeführt.

Weitere Themen sind etwa die Minimierung der bauzeitlichen Belastungen, Ausnutzung aller denkbaren Maßnahmen zur Verkürzung der Bauzeit und die Entwicklung von geeigneten Umleitungskonzepten. Im Planungsdialog zwischen DB Netz AG und der Stadtverwaltung sind dazu alle planungsrelevanten Detailfragen zu klären sowie ein stadtverträgliches Bauphasenkonzept vorzulegen.

i) Kommunikation:

Bei der Bahn und der Stadtverwaltung wird ein zentraler Ansprechpartner für die Bürgerinnen und Bürger für alle Belange des Bahnausbaus eingerichtet. Dazu gehört auch die Bündelung und Unterstützung von Ansprüchen der betroffenen Hauseigentümer. Die Beteiligung der Betroffenen, Information der gesamten Bürgerschaft, ist auf der Grundlage des bisherigen Kommunikationsprozesses transparent und bürgernah fortzusetzen.

j) Der Stadtrat behält sich vor, diesen Zeitkatalog jeweils entsprechend dem aktuellen Projektplanungsstand zu aktualisieren bzw. zu ergänzen.

4. Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, die im Zielkatalog aufgeführten städtischen Interessen und Forderungen gegenüber der DB AG in allen Verfahrensschritten durchzusetzen und regelmäßig im Stadtrat zu berichten.
5. Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, im Zuge der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes im Laufe des Jahres 2018 einen Vorschlag zur Positionierung der Stadt hinsichtlich der verkehrsplannerischen Zielvorstellungen für alle Eisenbahnkreuzungsbauwerke zur Entscheidung vorzulegen.
6. Die Anträge der BBB-Stadtratsfraktion vom 30.05.2017, der SPD-Stadtratsfraktion vom 20.02.2018, der Bamberger Allianz vom 10.01.2018, der CSU-Stadtratsfraktion vom 12.01.2018 sowie alle bis einschließlich 26.02.2018 eingegangenen Anträge und Anfragen aus den Reihen des Stadtrates sind damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

### III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>X</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

#### Anlage/n:

- Anlage 1:** Fragen der SPD-Stadtratsfraktion zur VWI-Ausbauempfehlung (Mail v. 20.02.2018)
- Anlage 2:** Fragen der Bamberger Allianz-Stadtratsfraktion zur VWI-Ausbauempfehlung (Mail v. 23.02.2018)
- Anlage 3:** Fragen der FDP zur VWI-Ausbauempfehlung (Mail v. 26.02.2018)
- Anlage 4:** Erarbeitung einer Empfehlung für den Bahnausbau Bamberg (VWI-Präsentation zur Bürgerversammlung am 21.02.2018)
- Anlage 5:** „Schalltechnische Untersuchung – Variante: Durchfahung unter Berücksichtigung des Prognosehorizontes 2030. Vergleichsrechnung nach Schall 03 (1990) und Schall 03 (2015)“ (Möhler + Partner Bamberg, Febr. 2018)
- Anlage 6:** „Volluntertunnelung, Tiefbahnhof und Verlagerung Güterbahnhof“ (BBB v. 30.05.2017)
- Anlage 7:** „Fragen zur provisorischen Ostumfahrung“ (BA v. 10.01.2018)
- Anlage 8:** „Organisation der Baumaßnahme“ (CSU v. 12.01.2018)
- Anlage 9:** Rahmenplan „Lärmschutz und Gestaltungsanforderungen“ (Baureferat)
- Anlage 10:** Handlungsempfehlung „Lärmschutzwandhöhen“ (Baureferat)