

Sitzungsvorlage	Vorlage- Nr:	VO/2013/0373-R6
Federführend: Referat 6	Status:	öffentlich
Beteiligt:	Aktenzeichen:	
	Datum:	12.07.2013
	Referent:	Ilk Michael
	Amtsleiter:	
	Sachbearbeiter:	Reinhardt Claus
Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg - Sachstandsbericht und weitere Vorgehensweise		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
24.07.2013	Stadtrat der Stadt Bamberg	Kenntnisnahme

I. 1. Ausgangslage

Das Baureferat hat letztmals in der Vollsitzung am 15.05.2013 zum Stand der Ausbauplanungen der DB AG berichtet. Zwischenzeitlich fand hierzu am 28.06.2013 die 4. Sitzung des Koordinierungskreises Bahnausbau Bamberg statt. Dabei wurde u.a. die Variantenprüfung und Bewertung aus Sicht der Stadt Bamberg, vertreten durch das Baureferat, und der DB Netz AG / DB ProjektBau GmbH vorgestellt. Nach ausführlicher Diskussion hat der Koordinierungskreis eine Empfehlung zum Ausschluss bzw. zur Weiterbearbeitung ausgesprochen.

Mit nachfolgendem Sachstandsbericht und den mündlichen Vorträgen soll der Stadtrat über die aktuellen Entwicklungen informiert werden. In der Sitzung werden auch Vertreter der DB AG anwesend sein und für Fragen zur Verfügung stehen.

Nachfolgend sollen kurz die wichtigsten **Meilensteine** im bisherigen Planungsprozess dargestellt werden:

- 11.02.2009: Schriftliche Mitteilung der DB AG zur Wiederaufnahme der seit 1998 ruhenden Planungen für den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg / ICE
- 21.10.2009: Vorstellungen der ersten Planungen der Bahn AG (Stadtentwicklungssenat)
- 30.03.2011: Stadtrat beschließt Bamberger Erklärung zum Erhalt des Welterbes
- 30.07.2011: Stadtentwicklungssenat beschließt Resolution zum S-Bahn-Haltepunkt BA-Süd
- 30.11.2011: Vorstellung der konkretisierten Vorplanung durch die DB AG (Stadtrat) und Übergabe der Planungsdaten als Basis der 3D-Darstellung
- 23.05.2012: Vorstellung der 3D-Darstellung der Vorplanung der DB AG (Stadtrat)
- 22.06.2012: Vorstellung der 3D-Darstellung der Vorplanung der DB AG im Landesdenkmalrat
- 10.07.2012: Vorstellung der 3D-Darstellung der Vorplanung der DB AG im Rahmen einer öffentlichen Infoveranstaltung
- 26.09.2012: Sachstandsbericht (Stadtrat)
- 05.10.2012: Öffentliches Lärmschutz-Experten-Hearing
- 06.11.2012: Info-Veranstaltung für die Mitglieder des Stadtrates zum Thema „Eisenbahnkreuzungsgesetz und betroffene Gleisquerungen“
- 15.11.2012: Konstituierende Sitzung Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg – Geschäftsordnung (Entwurf), Themensammlung

- 25.01.2013: 2. Sitzung Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg – Geschäftsordnung (Beschluss), Vorstellung Sichtachsenstudie, Trassen- und Ausbauvarianten
- 10.01.2013: 1. Sitzung Interkommunaler AK „Ausbau der Bahnstrecke in Stadt und Landkreis“
- 15.01.2013: Info-Veranstaltung für die Mitglieder des Stadtrates zum Thema „Bahnparallele Innenstadttangente“
- 27.02.2013: Sachstandsbericht (Stadtrat)
- 19.04.2013: 3. Sitzung Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg – Vorstellung der Machbarkeitsstudie – „Raumwiderstandsanalyse“ – zur Variante 3 „Ost-Umfahrung“
- 15.05.2013: Sachstandsbericht (Stadtrat) – Variantendefinition und DB-Machbarkeitsstudie
- 28.06.2013: 4. Sitzung Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg – Variantendiskussion
- 24.07.2013: Sachstandsbericht (Stadtrat)
- 15.11.2013: 5. Sitzung Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg – Variantendiskussion

Aktuelle Hinweise

Am 25. und 26.06.2013 fand in Bamberg das Lärmschutz-Symposium „Lärm gleich Lärmschutz. Bau von Lärmschutzwänden“ (Veranstalter: Verlagsgruppe Wiederspahn, Wiesbaden) statt. Das Baureferat hat die Veranstalter in der Vorbereitung unterstützt. Nachdem die Situation in der Welterbestadt auch ein Schwerpunktthema des zweitägigen Symposiums darstellte, wurde durch den Baureferenten unter dem Titel „Stadt- und Großinfrastrukturen: Bahnausbau im Welterbe Bamberg“ vorgetragen. Eine Podiumsdiskussion fand zum Abschluss des ersten Veranstaltungstages statt.

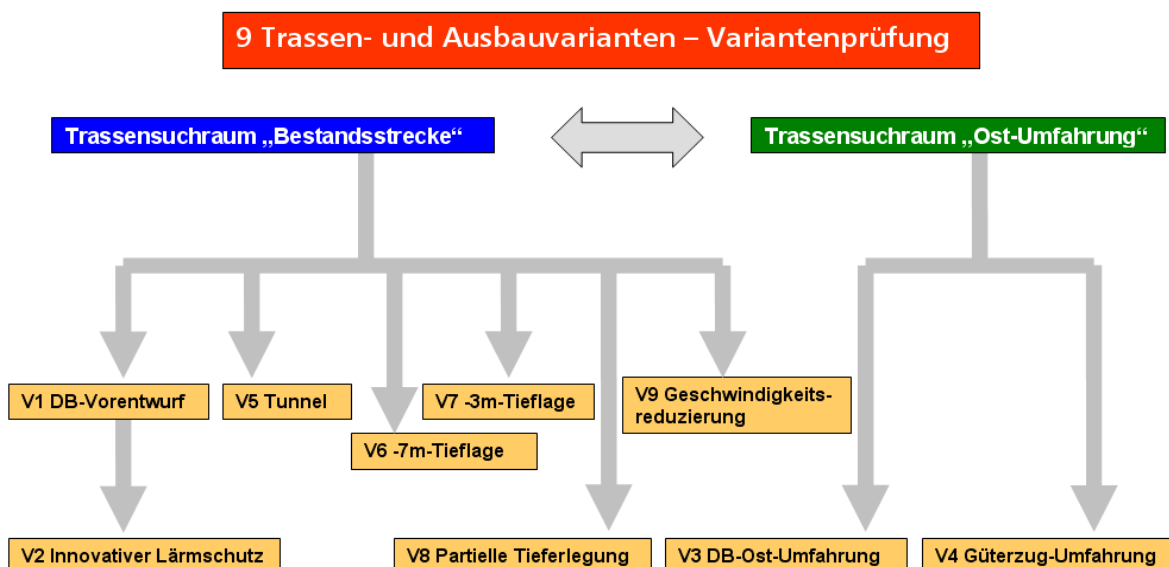
Mit Blick auf die wiederkehrenden Diskussionen zum Thema „ICE-Halt“ kann eine positive Nachricht mitgeteilt werden: Zur Regionalkonferenz 2013 der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) am 19.06.2013 in Bayreuth wurde berichtet, dass Bamberg sieben zusätzliche ICE-Halte erhält (tägliche Abfahrtszeiten 09:08, 12:51, 14:51, 15:08, 17:08, 18:51 und 19:08 Uhr).

2. Variantenbewertung

2.1 Ausgangslage und Hinweise zum Vorgehen

Mit dem Ziel „Informationsverdichtung und Ausschluss von Varianten“ wurden seitens der Stadt folgende Arbeitsschritte durchgeführt: Stadtinternes Scoping, Informationsaustausch mit Fachbehörden und Betroffenen, Informations- und Meinungsaustausch mit Vereinen und Verbänden sowie Auswertung vorhandener Untersuchungen und Studien.

Übersicht – Prüfumfang



2.1.1 Stadtinternes Scoping:

Vorrangiges Ziel ist es, die Interessenslage der beteiligten Ämter und Einrichtungen sowie gleichzeitig deren Fachmeinungen darzulegen. Teilnehmer: Umweltamt, EBB (Straßen- und Brückenbau, Entwässerung), Stadtplanungsamt, Konversionsmanagement, Zentrum Welterbe Bamberg, Stadtwerke Bamberg (Strom, Gas, Wasser, Fernwärme, Trinkwasserversorgung / -gewinnung, ÖPNV), Stadtforst, Kämmereramt.

2.1.2 Informationsaustausch mit Fachbehörden und Betroffenen

- Belange der Gärtnerschaft am 10.04.2013
- Wasserwirtschaftsamt (WWA) Kronach am 12.04.2013
- Fa. Bosch am 16.04.2013

2.1.3 Informations- und Meinungsaustausch mit Vereinen und Verbänden

Mehr als 30 Vereine, Verbände und Interessensvertretungen wurden am 06.05.2013 durch das Baureferat zu einem Fachgespräch zum Bahnausbau eingeladen. Das Ziel dabei war es, Informationen zu den neun Varianten zu vermitteln und gleichzeitig aus Sicht der Betroffenen die ortsspezifischen Belange, Befürchtungen und Interessen direkt zu erfahren. Ergänzend dazu liegen zum Thema Bahnausbau folgende **schriftlichen Stellungnahmen vor:**

- Aero-Club Bamberg e.V.
- AG Bahnsinn
- Bürgerverein Bamberg Ost e.V.
- Bürgerverein Kramersfeld – Bruckertshof – Hirschknock e.V.
- Bund Naturschutz Kreisgruppe Bamberg
- CSU-Ortsverband Bamberg-Ost
- Golfclub Hauptsmoorwald Bamberg e.V.
- IG Distelweg
- Landesbund für Vogelschutz Kreisgruppe Bamberg
- Naturforschende Gesellschaft Bamberg
- SPD-Ortsverein Bamberg-Ost
- SPD-Stadtratsfraktion
- Reit- und Fahrverein Bamberg Stadt und Land e.V.
- VCD Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Bamberg

2.2 Anträge

- **CSU-Stadtratsfraktion: ICE-Varianten** (Antrag v. 22.04.2013)

Beantragt wird:

„Die Verwaltung wird beauftragt, in den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn hinsichtlich des Ausbaus der ICE-Strecke München – Berlin durch Bamberg die Varianten 2 und 9 favorisiert weiterzuverfolgen und die von der Deutschen Bahn unter der Nr. 3 genannte Ostumfahrung abzulehnen.“

Hierzu folgende Zwischennachricht:

In der Stadtratssitzung am 15.05.2013 wurde mehrheitlich das bisherige Vorgehen unterstützt, wonach auf Basis der vorliegenden neun Trassen- und Ausbauvarianten schrittweise der Ausschluss bzw. eine Weiterbearbeitung von Varianten erfolgen soll. Laut Empfehlung des Koordinierungskreises vom 28.06.2013 und dem mit diesem Sachstandsbericht vorgelegten Beschlussvorschlag würde die Variante 9 aus dem weiteren Trassenfindungsprozess ausscheiden.

FW-BR-Stadtratsfraktion: Ausschluss von Trassenvarianten (Antrag v. 24.04.2013)

Beantragt wird:

„Die Verwaltung nimmt zu den verschiedenen Varianten für die ICE-Trasse Stellung und schlägt in der Sitzung am 15.05.2013 vor, welche Varianten aus Sicht der Stadt Bamberg auszuschließen sind. Sie unterstreicht ihre Entscheidungen mit dem Hinweis, dass sich auch die Stadtratsfraktionen möglichst bald und gemeinsam positionieren sollten.“

Hierzu folgende Zwischennachricht:

In der Stadtratssitzung am 15.05.2013 wurde mehrheitlich das bisherige Vorgehen unterstützt, wonach auf Basis der vorliegenden neun Trassen- und Ausbauvarianten schrittweise der Ausschluss bzw. eine Weiterbearbeitung von Varianten erfolgen soll. Laut Empfehlung des Koordinierungskreises vom 28.06.2013 und dem mit diesem Sachstandsbericht vorgelegten Beschlussvorschlag würden die Varianten 1 (DB-Vorentwurf), 4 (AG Bahnsinn), 6 (Tieferlegung um ca. 7 m), 7 (Tieferlegung um ca. 3 m) und 9 (Geschwindigkeitsreduzierte Durchfahrt) aus dem weiteren Trassenfindungsprozess ausscheiden.

FW-BR-Stadtratsfraktion: Bahnparallele Innenstadtangente (Antrag v. 07.03.2013)

Beantragt wird:

„1. Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, das Ziel einer geschwindigkeitsreduzierten Durchfahrt mit 160 km/h für ICE-Züge und deutlich weniger für Güterzüge weiterhin zu verfolgen.

2. Für den Fall, dass dies nicht gelingen sollte, wird die Verwaltung vorsorglich mit der planerischen und finanziellen Überprüfung beauftragt, ob durch folgende Varianten für die Bahntangente eine Kostenbeteiligung der Stadt am Ausbau der Unterführung Geisfelder Straße vermieden werden kann:

2.1 Führung der Bahntangente östlich der Bahn bis zur Pfisterbergbrücke oder weiter.

2.2 Zeitweise Umlenkung des Verkehrs Richtung Süden vom Bahnhof her über Pfisterbergbrücke zum Berliner Ring, um ein „Verlangennüssen“ (vgl. Rechtslage) der Stadt bei der Unterführung Geisfelder Straße oder den mit dem ICE-Ausbau zeitgleichen Bau einer Unterführung zur Strickerstraße zu vermeiden.

3. Über das Ergebnis der Überprüfung ist noch vor der Sommerpause zu berichten.“

Hierzu erght folgende Zwischennachricht:

Zu Punkt 1: In der Stadtratssitzung am 15.05.2013 wurde mehrheitlich das bisherige Vorgehen unterstützt, wonach auf Basis der vorliegenden neun Trassen- und Ausbauvarianten schrittweise der Ausschluss bzw. eine Weiterbearbeitung von Varianten erfolgen soll. Laut Empfehlung des Koordinierungskreises vom 28.06.2013 und dem mit diesem Sachstandsbericht vorgelegten Beschlussvorschlag würde die Variante 9 aus dem weiteren Trassenfindungsprozess ausscheiden.

Zu Punkt 2 und 3: Hinsichtlich der Bahnparallelen Innenstadtangente fand bereits eine nichtöffentliche Stadtrats-Info statt, die nach dem Willen der Teilnehmer noch fortzusetzen ist. Eine Behandlung im Stadtrat steht damit noch aus.

2.3 Erste Prüfergebnisse und fachliche Bewertungen aus Sicht der Stadt

Als Ergebnis wurde für die beiden Trassensuchräume „Ost-Umfahrung“ und „Bestandsstrecke“ eine Übersicht zu Konfliktpotenzialen erstellt. Zudem wurden alle neun Trassen- und Ausbauvarianten einer vergleichenden Bewertung anhand der ausgewiesenen Leitkriterien Grund- / Oberflächenwasser, Naturschutz (Bannwald), Trinkwassergewinnung, Lärmschutz und Welterbestatus / Stadtbild unterzogen.

Anlage 1 Variantenbewertung Stadt Bamberg/Baureferat (S. 3 bis 19)

2.4 Bewertungen zu Baudurchführung / -ablauf, Eisenbahnbetrieb und Kosten

Durch die DB ProjektBau GmbH wurden die Möglichkeiten des bestandsnahen Ausbaus in Bamberg näher betrachtet und dabei im Detail die Varianten 4 (Güterzug-Umfahrung), 6 (3m-Tieflage), 7 (7m-Tieflage) und 9 (Geschwindigkeitsreduzierte Durchfahrt) unter besonderer Berücksichtigung der Handlungsfelder Baudurchführung/-ablauf, Eisenbahnbetrieb und Kosten bewertet.

Anlage 2 Variantenbewertung DB Netz AG / DB ProjektBau GmbH

2.5 Zusammenfassung der Bewertungen von Stadt und DB ProjektBau GmbH

Variante 1 Viergleisiger Ausbau Bestand (DB-Vorentwurf)

- Variante wird lärmtechnisch optimiert **durch Var. 2 ersetzt**.

Variante 2 Ausbau Bestand mit innovativem Lärmschutz

- Umfang der Lärmreduzierung ist nachzuweisen, im Rahmen einer **Machbarkeitsstudie** ist aufzuzeigen, welche Maßnahmen mit welcher Wirksamkeit anwendbar sind.

Variante 3 Ost-Umfahrung (DB-Machbarkeitsstudie)

- **Optimierung** Streckenführung, Konfliktpotenziale, Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

Variante 4 Güterzug-Umfahrung (AG Bahnsinn)

- Grundsätzlich beurteilt das WWA Kronach einen Eingriff in die Grundwasserverhältnisse infolge Tieferlegung und teilweise unterirdischer Führung sowie den damit verbundenen Bau einer Grundwasserwanne als kritisch. Hydrogeologisch-geotechnische Untersuchungen sind daher unabdingbar.
- Nachdem die Variante nicht den Randbedingungen des Verkehrsprojektes VDE 8 folgt und auch eine eigene Anbindung nach Schweinfurt nicht dem Planungsauftrag entspricht, ist diese Variante aus Sicht der DB AG **auszuschneiden**.

Variante 5 Tunnel

- Hydrogeologisch-geotechnische Untersuchung fehlt und ist im Rahmen einer **Machbarkeitsstudie** vorzulegen.

Anmerkungen:

- (1) In der Diskussion um Länge und Verlauf einer möglichen Untertunnelung des Stadtgebietes wurde u.a. ein frühzeitigeres Abtauchen, d.h. bereits im Bereich der Südflur, gefordert (u.a. Bürgervereine Wunderburg und Gereuth). Hierzu wird grundsätzlich auf die im Koordinierungskreis und im Stadtrat vorgestellte „Projektdefinition“ verwiesen. Demnach ist die Tunnelstrecke zwischen Münchner Ring und Kronacher Straße vorgesehen. Die Tunnelröhren selbst liegen zwischen Geisfelder und Memmelsdorfer Straße (ca. 2,5 km Länge ohne die erforderlichen Rampen).
- (2) Ein früheres Abtauchen im Bamberger Süden ist durch die vorhandene Trinkwassergewinnung und die Wasserschutzzonen ausgeschlossen. Das WWA Kronach und die Stadtwerke Bamberg haben in Vorgesprächen aus wasserrechtlicher und wasserwirtschaftlicher Sicht Bedenken gegen eine Ausweitung der Tunnelstrecke angemeldet.
- (3) Zudem wurde der vorgesehene Tunnelverlauf mit Rücksichtnahme auf die vorhandene Straßeninfrastruktur gewählt (Vermeidung eines Neubaus der Unterführungen Forchheimer Straße bzw. Münchner Ring mit allen Auswirkungen auf die vorhandene Leitungsinfrastruktur und damit verbunden Neuorganisation der Anbindung an das übrige Straßennetz).
- (4) Am 09.07.2013 wurde das Tiefbauamt der Landeshauptstadt Stuttgart / Stadtbahn, Brücken und Tunnelbau besucht. Teilnehmer am Informationsgespräch zum Thema „Tunnelbau“ waren Baureferent Michael Ilk, Claus Reinhardt (städtischer Projektkoordinator), Bernhard Leiter (Stadtplanungsamt / Verkehrsplanung) sowie Reiner Gubitz (DB ProjektBau GmbH). Das Tiefbauamt hat langjährige Erfahrungen im Tunnelbau für die eigene Stadtbahn / U-Bahn. Diskutiert wurden u.a. mögliche Bauverfahren (Bergmännischer Tunnelvortrieb, offene Bauweise und Deckelbauweise), Fragestellungen zur Geologie / Hydrogeologie und zum Grundwassermanagement (Ausbruchverhalten und dazugehörige Sicherungen, Umläufigkeit von Grundwasser, Randbedingungen für Grundwasserabsenkungen, Setzungsprognose und Auswirkungen), Erfahrungen zur Bauabwicklung (Bauzeit / Bauabschnittsbildung, Auswirkungen auf Leitungsinfrastruktur, bestehende Straßen- und Brückenbauwerke sowie Verkehr) sowie Fragen zum Projektmanagement und der Öffentlichkeitsarbeit.
- (5) Mit der DB ProjektBau GmbH wurde weiterhin vereinbart, dass die Stadt Bamberg von Anfang an, sowohl im Ausschreibungsverfahren als auch in der Entwicklung der Machbarkeitsstudie, beteiligt wird. Dazu sollen die spezifischen städtischen Anforderungen bereits für die Erstellung des Aufgabenkataloges als Grundlage der Beauftragung von Fachgutachtern berücksichtigt werden.

Variante 6 ca. 7m-Tieflage

- Höchste Anforderungen an Bauablauf (Bahnquerungen über längeren Zeitraum nicht nutzbar, Umlegung der vorhandenen Leitungsinfrastruktur, aufwändiges GW-Management, ...)
- Gesamtbauzeit von 10 bis 14 Jahren (Verlegung aller Sparten, Neubau nördlicher Einfahrbereich, Baubehelf Südeinfahrt, Baufeldfreimachung, Tieferlegung in drei Bauabschnitten)
- Aufgrund der bauzeitlichen Auswirkungen (Eisenbahnbetrieb z.B. Einschränkungen der Leistungsfähigkeit des Bahnhofes, Streckensperrungen, eingleisiger Betrieb, Umleitungen im Ferngüter- und -personenverkehr, Ausfall von Zügen des Nahverkehrs, Straßensperrungen, umfangreicher Baustellenverkehr, u.a.) und der erforderlichen Aufwendungen nicht darstellbar.
- Variante ist **auszuscheiden**.

Variante 7 ca. 3m-Tieflage

- Höchste Anforderungen an Bauablauf (Bahnquerungen über längeren Zeitraum nicht nutzbar, Umlegung der vorhandenen Leitungsinfrastruktur, aufwändiges GW-Management, ...), Unterführungen werden zu Straßenbrücken (Lärmschutz und Stadtbild)
- Bewertung zu Bauzeit, bauzeitliche Auswirkungen und erforderliche Aufwendung ist im wesentlichen identisch mit den Ausführungen zu Variante 6.
- Variante ist **auszuscheiden**.

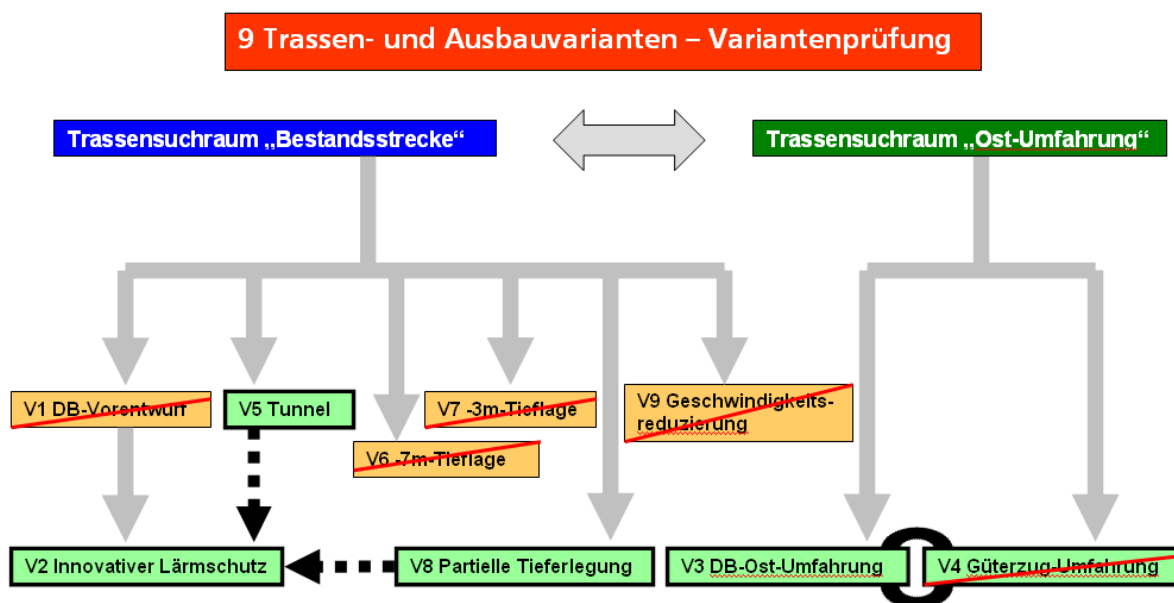
Variante 8 Partielle Tieferlegung

- Kein eigenständiger Vorschlag, in **Kombination mit Variante 2** zu sehen, stadtgestalterische Aufwertung für Umfeld Geisfelder-Unterführung.

Variante 9 Geschwindigkeitsreduzierte Durchfahrt

- Kein eigenständiger Vorschlag, allenfalls in **Kombination mit Variante 2** zu sehen.
- Die akustisch wirksame Geschwindigkeitsreduzierung ist begrenzt, da nach der Berechnungsrichtlinie „Schall 03“ Mindestgeschwindigkeit von 70 km/h bei der Berechnung angesetzt werden muss. Die rechnerische mittlere Pegelminderung beträgt ca. 2 dB(A). Durch bedeutend längere Vorbeifahrzeit und gerade wahrnehmbare Pegelminderung des Vorbeifahrgeräusches (Spitzenpegel) ist insgesamt keine subjektiv spürbare Pegelminderung zu erwarten.
- Eine Reduktion der Geschwindigkeit ist zudem mit dem sonstigen Geschwindigkeitsniveau der Strecke nicht kompatibel und führt daher zu Leistungseinschränkungen und Verschlechterungen des gesamten Angebotes.
- Variante ist **auszuscheiden**.

Übersicht – Bewertungsergebnis



2.6 Klärungsbedarf

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind vor einer abschließenden Beurteilung einzelner Varianten bzw. der beiden Trassensuchräume folgende Themen zu klären:

- Eisenbahnbetriebliche Aussagen zur Abwicklung des Güterzugverkehrs

Frage: Wie hoch ist bei Realisierung der Ost-Umfahrung (Variante 3) bzw. bei einer Tunnel-Lösung (Variante 5) der Anteil der Güterzüge auf der Bestandsstrecke?

- Lärmschutz

Bestmöglicher Schallschutz – Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV, d.h. Tag- und Nacht-Immissionsgrenzwerte von 59 bzw. 49 dB(A) – nur im Bereich von Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen. Im Bestand allenfalls Lärmsanierung mit höheren Immissionswerten, d.h. so genannte „Grundrechtliche Zumutbarkeitsschwellen“ von tags 70 bzw. nachts 60 dB(A).

Frage: Welcher Lärmschutz ist für Bestandsstrecke beim Bau einer „Ost-Umfahrung“ zu erwarten?

- Wasserwirtschaftliche Beurteilung der mit dem Vorhaben verbundenen Grundwassereingriffe

im Zusammenhang mit Tunnelbaumaßnahmen entlang der A 73 und A 70 bzw. Unterführung AB-Kreuz Bamberg, des Verbindungsgleises und einer Untertunnelung zwischen Münchner Ring und Kronacher Straße. Erforderlich sind: Fachgutachten zu Geologie, Hydrogeologie und Geotechnik für die beiden Trassensuchräume.

2.7 Gemeinsamer Vorschlag von Stadt und DB AG an den Koordinierungskreis

Hinsichtlich Ausschluss bzw. Weiterbearbeitung von Varianten wurde vorgeschlagen:

1. Trassensuchraum „Bestandsstrecke“

Machbarkeitsuntersuchung zum Ausbau mit Mix aus Varianten 2, 5 und 8.

2. Trassensuchraum „Ost-Umfahrung“

Optimierung auf Basis DB-Machbarkeitsstudie – inkl. Weiterbearbeitung der aufgezeigten Konfliktschwerpunkte, weitergehender Untersuchungen/Prüfungen sowie Aufzeigen von Ausgleichsmaßnahmen – und Vorentwurfsplanung.

3. Empfehlung des Koordinierungskreises für die Stadtratvollsitzung am 24.07.2013

Der Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg hat auf Grundlage der Variantenprüfung und -bewertung der Stadt Bamberg / Baureferat und der DB Netz AG / DB ProjektBau GmbH die vorliegenden neun Trassen- und Ausbauvarianten ausführlich diskutiert. Der Koordinierungskreis empfiehlt dem Stadtrat von Bamberg die Weiterbearbeitung folgender Varianten:

- **Variante 2** „Ausbau der Bestandsstrecke mit innovativen Lärmschutz“ unter Berücksichtigung einer partiellen Tieferlegung im Bereich der Geisfelder Straße (Auflassung der Unterführungen Moosstraße und Geisfelder Straße und Planung einer neuen Straßenüberführung zur Verbindung Nürnberger Straße West und Ost) ↗ Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie durch die DB AG.
- **Variante 5** „Tunnel zwischen Münchner Ring und Kronacher Straße“ unter Betrachtung der geologisch-hydrogeologischen Verhältnisse und geotechnischen Möglichkeiten ↗ Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie durch die DB AG.
- **Variante 3** „Ost-Umfahrung“ ↗ Optimierung unter Berücksichtigung der Forderung aus der vorliegenden Raumwiderstandsanalyse sowie Prüfung, welche Bauelemente aus der **Variante 4** „Güterzug-Umfahrung“ (AG Bahnsinn) ggf. übernommen werden können.

4. Beteiligungsmanagement / Öffentlichkeitsarbeit

Hierzu wird auf die Auflistung „Medienberichte und Veröffentlichungen im Rathaus Journal“ (**Anlage 3**: Pressespiegel) verwiesen.

5. Ausblick

Das nächste Treffen des Koordinierungskreises Bahnausbau Bamberg – 5. Arbeitssitzung – ist für den 15.11.2013 vereinbart. Dann soll die Machbarkeitsuntersuchung „Ausbau der Bestandsstrecke mit Mix aus den Varianten 2, 5 und 8“ vorgeschlagen werden. Teilaspekte der Studie sollen sein:

- Möglichkeiten „Innovativer Lärmschutz“
- Wasserwirtschaftliche Beurteilung (insb. Fachgutachten zu Geologie, Hydrogeologie und Geotechnik)
- Partielle Tieferlegung im Bereich Münchner Ring bis Strickerstraße

Weiterhin werden erwartet: Eisenbahnbetriebliche Aussagen zur Abwicklung des Güterverkehrs (insbesondere zu den verbleibenden Anteilen auf der Bestandsstrecke bei Realisierung Ost-Umfahrung).

II. Beschlussvorschlag

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.
2. Die Varianten 1 (DB-Vorentwurf), 4 (AG Bahnsinn), 6 (Tieferlegung um ca. 7 m), 7 (Tieferlegung um ca. 3 m) und 9 (Geschwindigkeitsreduzierte Durchfahrt) werden aus dem weiteren Trassenfindungsprozess ausgeschieden.
3. Die Varianten 2 (Ausbau der Bestandsstrecke mit innovativem Lärmschutz), 5 (Tunnel) und 8 (Partielle Tieferlegung) sollen im Rahmen von Machbarkeitsstudien durch die DB ProjektBau GmbH im Detail untersucht werden. Über das Ergebnis ist erneut zu berichten.
4. Hinsichtlich der Variante 4 (Ost-Umfahrung) sind durch die DB ProjektBau GmbH Optimierungsmöglichkeiten zu untersuchen. Über das Ergebnis ist erneut zu berichten.

Anlage/n:

- Anlage 1: Präsentation Stadt Bamberg/Baureferat
- Anlage 2: Präsentation DB Netz AG / DB ProjektBau GmbH
- Anlage 3: Pressespiegel – Medienberichte und Veröffentlichungen im Rathaus Journal
- Anlage 4: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22. April 2013
- Anlage 5: Antrag der FW-BR-Stadtratsfraktion vom 24. April 2013
- Anlage 6: Antrag der FW-BR-Stadtratsfraktion vom 07. März 2013

Bamberg, den 11.07.2013
Referat 6

Michael Ilk
Baureferent
Berufsmäßiger Stadtrat

.....
Claus Reinhardt