

Sitzungsvorlage	Vorlage- Nr:	VO/2016/0201-R6
Federführend: Referat 6	Status:	öffentlich
Beteiligt:	Aktenzeichen:	
	Datum:	13.04.2016
	Referent:	Beese Thomas
Bahnausbau Bamberg: Ostumfahrung – Bewertung und Entscheidung		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
27.04.2016	Stadtrat der Stadt Bamberg	Entscheidung

I. Sitzungsvortrag:

1. Ausgangslage

Zum Stand der Variantendiskussion wurde letztmals in der Sondersitzung „Bahnausbau“ am 17.06.2015 berichtet. Hinsichtlich der Bewertung der im Trassenfindungsprozess aktuell verbliebenen drei Varianten – V2 „Oberirdische Durchfahrung mit innovativem Lärmschutz“, V3 „Ostumfahrung“ und V5 „Tunnel in bergmännischer Bauweise“ – wurde folgende Vorgehensweise verfolgt:

Nachdem die vorliegenden Unterlagen in der Detailtiefe die Qualität einer Vorplanung bzw. Machbarkeitsstudie haben und damit Aussagen zur exakten Trassenführung im Längs- und Querprofil nicht vorliegen können, war es von Beginn an das Ziel, die **Bandbreite von Sachargumenten und Fakten** bezogen auf die beiden Suchräume „Bestandsstrecke“ und „Umfahrung“ aufzuzeigen. Dies überwiegend in deskriptiver Form, d.h. qualitativ beschreibend und systematisierend. Ergänzend dazu wurden, soweit möglich, erste quantitative Bewertungen – z.B. in Form von Flächenbilanzierungen, Messungen und Auswertungen vorliegender Untersuchungen – vorgenommen. Ein weiterer wesentlicher Input liegt im fachlichen Austausch mit Behörden. Zusätzlich zu Untersuchungsaufträgen der Bahn wurden durch die Stadt eigene Studien in Auftrag gegeben.

In der Gesamtschau soll auf diesem Weg eine **Positionierung der Stadt Bamberg** hinsichtlich der im weiteren Verfahren zu favorisierenden Variante unterstützt werden.

Dazu wurde auch ein Zielkonzept aus Sicht der Projektverantwortlichen im Baureferat vorgelegt. Fünf grundsätzliche Positionen der Stadt sind als „**übergeordnete**“ **Zielvorgaben** dem weiteren Prozessablauf gleichrangig zugrunde zu legen:

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

Zudem besteht die Forderung auf Neuaufnahme des Planfeststellungsverfahrens anstelle einer Wiederaufnahme.

Darüber hinaus werden innerhalb der Abwägung folgende **Ziele und Leitkriterien** betrachtet:

- Flächenverbrauch
- Oberflächenwasser
- Grundwasser
- Lärmschutz
- Stadt- und Landschaftsbild
- Hauptmoorwald
- Welterbestatus
- Trinkwasserversorgung

Zwischenfazit: Vorläufige Beurteilung aus städtischer Sicht zum 17.06.2015:

Aus ökologischen Gründen – Bannwald, Flächenverbrauch, Eingriff in Grund- und Oberflächenwasser – wird Variante 3 „DB-Ost-Umfahrung“ kritisch gesehen.

2. Bericht über die Arbeitstreffen des AK „Stadtrat und Verwaltung“

In der Sondersitzung am 17.06.2015 wurde durch den Stadtrat das Ziel bekräftigt, eine gemeinsame Position der Stadt Bamberg für das Planfeststellungsverfahren zu entwickeln. Zu diesem Zweck sollte ein Arbeitskreis aus Vertreterinnen und Vertretern der Fraktionen/Ausschussgemeinschaft (CSU 2, SPD 2, GAL 2, FW 1, BBB 1, Ausschussgemeinschaften je 1) und der Verwaltung gebildet werden.

Der AK „Stadtrat und Verwaltung“ traf sich zu folgenden Terminen: 24.09.2015, 26.11.2015 und 01.03.2016.

Die hierbei behandelten **Themen im Überblick:**

- Diskussion der wesentlichen Ergebnisse der Sondersitzung am 17.06.2015
- Ostumfahrung – Erläuterungen durch Wasserwirtschaftsamt und Stadtwerke Bamberg zur Trinkwasserversorgung und zur geologisch-hydrogeologischen Situation
- Als **fachliche Argumente für eine Empfehlung** im Trassenfindungsprozess werden insbesondere folgende Themen festgestellt:
 - o Sicherung der Trinkwasserversorgung für die Stadt Bamberg
 - o Aspekte des allgemeinen Grundwasserschutzes
 - o Vermeidung von Beeinträchtigungen für Erwerbsgartenbau
- Nach ausführlicher Diskussion verständigt sich der Arbeitskreis am 26.11.2015 auf folgenden **Empfehlungsvorschlag:**
 - o Im Trassenfindungsprozess zum Bahnausbau Bamberg soll die Variante „Ostumfahrung“ bis auf weiteres nicht weiter verfolgt werden.
 - o Dementsprechend werden zunächst die Variante 2 „Oberirdische Durchfahrung mit innovativem Lärmschutz“ und Variante 5 „Tunnel in bergmännischer Bauweise“ priorisiert weiter verfolgt und mögliche Ausbauvarianten vertieft untersucht.
- Vorstellung erster Ergebnisse der „Eisenbahnbetrieblichen Untersuchung“ durch VWI Stuttgart GmbH
- Beantwortung offener Fragen und Themen aus Sicht der Fraktionen
- Bericht zum Runden Tisch „Grundwasser“ mit AG Bahnsinn (24.02.2016)
- Handlungsfeld „Trinkwasser“ – Sachstand aus Sicht STWB
- Der Arbeitskreis nimmt das Positionspapier der Stadt (Baureferat/Steuerkreis, Februar 2016) – erstellt im Nachgang zum Fachgespräch „Lärmschutz“ am 15.01.2016 in Berlin – zustimmend zur Kenntnis (s. a. TOP „Bahnausbau Bamberg: Kommunikation“).
- Das Baureferat fasst die Argumente, die gegen die Realisierung einer Ostumfahrung sprechen, in einem weiteren Faktenpapier zusammen.
 - o Die fachlichen Kernaussagen zu den entscheidungsrelevanten Handlungsfeldern Wald, Wasser, Streckenwahl, Lärm und Finanzierung Stadt sollen dem AK zur weiteren Beratung zur Verfügung gestellt werden.

- Das 5-Punkte-Faktenpapier wurde zur Vorbereitung auf die Waldbegehung „Stadtwald“ am 19.04.2015 allen Stadträtinnen und Stadträten per Mail zur Verfügung gestellt.
- Als Fazit werden **verschiedene Verhandlungsziele formuliert**, die ergänzend zum vorgenannten Empfehlungsbeschluss in die weitere Diskussion mit der DB einfließen sollen:
 - **Verhandlungsziel 1:**
Kein Ausbaubedarf gegeben. Die vorhandene zweigleisige Bestandsstrecke wird mit Lärmschutzmaßnahmen versehen.
 - **Verhandlungsziel 2:**
Viergleisiger Ausbau der Bestandsstrecke sobald der Bedarf es erfordert, dabei sofortiger Lärmschutz im Bereich der lärmbelasteten Stadträume (z.B. Gereuth und Wunderburg).

3. Waldbegehung am 19.04.2016

Im Zuge einer Begehung des Stadtwaldes fand am 19.04.2016 eine Ortsbesichtigung statt. Im Zusammenhang damit wurden die Trassenverläufe der Variante 3 „DB-Ostumfahrung“ und die Bahnsinn-Variante „Getunnelte Güterzugumfahrung“ hinsichtlich Streckenverlauf und dem jeweiligen Querprofil an verschiedenen Standorten gezeigt.

Zum Eingriff in den Waldbestand im Falle einer Ostumfahrung ergeben sich auf der betroffenen Teilstrecke im Stadtwald, eingerahmt von der Bestandsstrecke im Westen und dem Verlauf der B 505 und B 22 im Osten, folgende Zahlen:

- DB-Ostumfahrung: **10,8 ha Flächeninanspruchnahme auf einer Länge von 1,5 km**
- AG Bahnsinn: **13,8 ha Flächeninanspruchnahme auf einer Länge von 2,0 km**

4. Hauptprobleme der Variante „Ostumfahrung“

Als Auftrag aus der Sitzung des Arbeitskreises „Stadtrat und Verwaltung“ vom 01.03.2016 wurden die **zentralen fünf Hauptprobleme einer Ostumfahrung** einschließlich der externen Bewertung dieser Problemlagen zusammengestellt (**Anlage 1, 2 und 3**):

- Wald – Flächeninanspruchnahme
- Wasser – Oberflächengewässer, Grund- und Trinkwasser
- Streckenwahl durch Güterzüge
- Lärmschutz
- Finanzierungsanteil Stadt

Zu jedem dieser Themenfelder wurden die **Ziele** der Stadt, die **Bewertungsgrundlage** (Fachgespräche und Gutachten) sowie **Daten & Fakten** aufgezeigt.

5. „Getunnelte Güterzugumfahrung mit Westanbindung“

Die durch die AG Bahnsinn vorgeschlagene Variante wurde bereits in der Stadtratssitzung am 24.07.2013 aus dem Findungsprozess ausgeschlossen. Das geschah im Wesentlichen aus folgenden Gründen:

Bewertung der Prüfkriterien Grund-/Oberflächenwasser, Naturschutz, Trinkwassergewinnung und Lärmschutz sowie basierend auf die Empfehlung des Koordinierungskreises vom 28.06.2013. Zudem entspricht die Variante nicht den Rahmenbedingungen des Verkehrsprojektes VDE 8, eine Anbindung nach Schweinfurt entspricht nicht dem Planungsauftrag.

Zwischenzeitlich liegen folgende **Anträge zur Wiederaufnahme der Variante in den Trassenfindungsprozess** vor:

- Überfraktioneller Antrag v. 26.03.2016 (**Anlage 4**)
- GAL v. 23.07.2014 „Ostumfahrung light“ (**Anlage 5**)
- BBB v. 20.07.2014 (**Anlage 6**)

Ungeachtet der Beschlusslage wurde in verschiedenen Gesprächen und unter Beteiligung der Stadtwerke Bamberg, des WWA Kronach und der städtischen Forstverwaltung mit der AG Bahnsinn das Gespräch gesucht, um eine fachliche Bewertung vorzunehmen. Als **Ergebnis der internen Prüfung** wird festgestellt:

Die Variante 4 "Ostumfahrung mit Güterzug-Westanbindung" ("Bahnsinn-Variante") unterscheidet sich von der Variante 3 "Ostumfahrung" ("DB-Ostumfahrung") zunächst einmal darin, dass zusätzlich im Norden Bambergs bzw. Süden Hallstadts die Ostumfahrung mit den Gleisen von/nach Schweinfurt verbunden werden soll.

Zweiter Unterschied ist die geometrische und rechtliche Auslegung ausschließlich auf Güterzüge.

Dritter Unterschied ist die Ausführung der Ostumfahrung in gedeckelter Trogbauweise im Teilabschnitt von der Pödeldorfer Straße bis zur A70.

Soweit zu diesen Hauptunterschieden zwischen den Varianten 3 und 4.

Im Lichte der Ausführungen auf den vorangegangenen Seiten ist zur Variante 4 („Bahnsinn-Variante“) zusammenfassend festzustellen:

- Die **Prämisse einer reinen Güterzugumfahrung wird vom BMVI und der DB strikt abgelehnt**. BMVI und DB haben immer deutlich gemacht, dass sie nur Trassen bauen werden, die auch für Personenfernverkehr ausgelegt sind.
- Nachdem der Bund seine Güterzugprognosen verringert hat, erzielt eine reine Güterzugumfahrung ein **besonders schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis**. Der Bund ist daher haushaltsrechtlich gar nicht befugt, eine solche Variante weiter zu verfolgen.
- Durch die **zusätzliche Westanbindung mit hohen Investitionskosten** für eine relativ geringe Anzahl von Güterzügen verschlechtert sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Bahnsinn-Variante noch weiter. Dies macht diese Variante noch unwahrscheinlicher.
- Aus dem externen Gutachten von Prof. Dr. Kühling (vorgestellt in der Sondersitzung „Bahnausbau am 17.06.2015) geht eindeutig hervor, dass eine Güterzugumfahrung nur dann den vollen Güterzugverkehr aufnehmen (und damit die Durchfahrung Bambergs vollständig von Güterzugdurchfahrten entlasten) wird, wenn der Vorhabenträger von sich aus den Planfeststellungsantrag in diesem Sinne stellt. Die Stadt Bamberg verfügt von sich aus über **keine rechtliche Möglichkeit**, die Nichtnutzung der Durchfahrungsstrasse gegenüber Güterzügen im Planfeststellungsverfahren oder danach zu bewirken.
- Angesichts des schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der klaren Positionen von BMVI und DB erscheint ein **Planfeststellungsantrag der DB für eine reine Güterzugumfahrung von vornherein unrealistisch**.
- Die Befürworter der Bahnsinn-Variante argumentieren, dass rechtliche und finanzielle Hindernisse keine Rolle spielten, weil man **politisch in Berlin jede Variante erzwingen** könne. Hier muss jeder für sich die Frage beantworten, ob Bamberg im Deutschen Bundestag, bei der DB und im BMVI tatsächlich so schwergewichtig vertreten ist, dass auch ein unrealistisches Ziel durchgesetzt werden kann. Und umgekehrt die Frage, ob das Verfolgen eines unrealistischen Zieles geeignet ist und dazu führen wird, die Stadt Bamberg als Gesprächspartner zu diskreditieren und damit den Einfluss der Stadt Bamberg letztlich zu vermindern.
- Jenseits aller wirtschaftlichen Überlegungen muss festgestellt werden, dass natürlich auch die **Bahnsinn-Variante alle Nachteile jeder Ostumfahrung** hinsichtlich Flächenverbrauchs und Wassereingriffs in sich trägt. Allein die Tatsache, dass der Wald als Bannwald in der höchsten Schutzkategorie eingestuft ist, kann von der Planfeststellungsbehörde überhaupt nur dann zu Lasten des Waldes überwunden werden, wenn im Verfahren durch den Vorhabenträger der Nachweis geführt wird, dass jede andere Trassenvariante in noch schützenswertere Güter noch stärker eingreift. Es ist nicht erkennbar, welche Sachargumente in diesem Sinne angeführt werden können.
- Der **Waldeingriff** ist auch bei – wie auch immer gearteter Untervariante – zwingend größer als bei der Bestandsstrecke.
- **Neue Herausforderungen** im Bereich der Stadt Hallstadt und damit neue Betroffenheiten.
- **Streckengeometrie:** Zur Planungsidee der AG Bahnsinn (Stand Januar 2016) hat das Baureferat eine **Studie zur südlichen Anbindung** erstellen lassen (Emch+Berger v. 18.03.2016). Dabei wird der Hauptmoorwald nördlich von Strullendorf in einem Rechtsbogen durchschnitten und die

Bundesstraße B 505 und der Anschlussast von BAB A73 in Richtung Bamberg gekreuzt. Die Streckenführung überquert zunächst die B 505 in einer Höhe von ca. 6 Meter. Unmittelbar anschließend erfolgt eine Absenkung mit maximaler Längsneigung von 12,5 Promille, um den folgenden Anschlussast zu unterfahren. Im Längsschnitt ist ersichtlich, dass eine **Anhebung des Anschlussastes um ca. 2,5 Meter erforderlich** wäre, um eine Straßenbrücke herstellen zu können.

- **Grundwasser- und damit Trinkwasserbeeinträchtigung** ist abhängig vom Gradientenverlauf der Streckenführung, d.h. von der Tiefe der Einbindung in den Untergrund. AG Bahnsinn behauptet, dass dies nicht oder nur äußerst begrenzt – z.B. zwischen Flugplatz und Unterquerung A 70 – erfolgt, die Angaben in den Unterlagen sind dazu allerdings widersprüchlich. Zeitweise angedachte Aufständigung hilft nicht, da im Zuge der Gründung und Fundamentierung in den Untergrund eingegriffen werden müsste, was wiederum zusätzliche Risiken für die Grund- und Trinkwassersituation bedeuten würde.

Nachdem diese summarische Betrachtung der Bahnsinn-Variante offen zutage liegt, steht nicht zu erwarten, dass irgendeine **weitere externe Begutachtung** zu einer grundlegend anderen Bewertung sollte führen können. Weitergehende Untersuchungen in Richtung irgendeiner Ostumfahrv Variante können nicht empfohlen werden, weil der **zu erwartende Erkenntnisgewinn in keinem angemessenen Verhältnis zu den erwarteten Kosten** steht.

6. Bahnausbau in der Bamberger Südflur

Mit Schreiben vom 10.03.2016 bittet Stadtrat Herbert Lauer für die FW-Stadtratsfraktion um Stellungnahme hinsichtlich „**Einschränkungen in der Bewirtschaftung der Gärtnerflächen in der Südflur durch ein verändertes Wasserschutzgebiet**“ (Anlage 7).

Es wird darauf hingewiesen, dass bei einem Ausbau der Bestandsstrecke bekanntermaßen 15 Flachbrunnen der Stadtwerke verlegt werden müssen. Dies führe dazu, dass ca. 25 Hektar bewässerbare Gärtnerflächen in der Südflur aufgrund der Einschränkungen für eine Bewirtschaftung verloren gingen.

Hierzu stellen die Stadtwerke Bamberg vor einer abschließenden Beantwortung folgendes fest:

Müssen die Brunnen der oberen Fassung Stadtwald durch den ICE Ausbau verlegt werden, dann ist der Bereich Südflur und Bannwald südlich des Forsthauses für die Ersatzbrunnen vorgesehen. Konkrete Standorte für die Brunnen gibt es noch nicht. Erste Abschätzungen gehen von 9 neuen Standorten aus, die in Summe im Mittel ca. 900.000 Kubikmeter/Jahr fördern sollen. Eine Neuauweisung des Schutzgebiets ist nicht notwendig, da hier bereits eine Fläche in der Festsetzung berücksichtigt wurde. Lediglich der Fassungsbereich müsste neu festgelegt werden. Dieser erstreckt sich nach Regelwerk auf 15 x 15 Meter pro Brunnen (bei 9 Brunnen rd. 2000 Quadratmeter).

Die 25 Hektar können aktuell nicht nachvollzogen werden. Zudem haben die STWB in diesem Bereich in den letzten Jahren alle Flächen, die zum Verkauf anstanden, erworben und in großen Teilen mit Kurzumtriebsplantagen bestückt. Diese Flächen sind damit bereits aus der intensiven gärtnerischen Nutzung genommen, was man auch an den deutlich verbesserten Nitratwerten feststellen kann.

Zum vorgenannten Sachverhalt wurde Herr Stadtrat Herbert Lauer mit Mail vom 21.03.2016 durch die Stadtwerke Bamberg (Christoph Jeromin, Abteilungsleiter Bäder/Wasserversorgung) informiert.

7. Stellungnahme Bürgerverein Kramersfeld – Bruckertshof – Hirschknock e.V. zum BVWP

Mit Schreiben vom 30.03.2016 bezieht der Bürgerverein Kramersfeld – Bruckertshof – Hirschknock e.V. Stellung zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans BVWP 2030. Der Bürgerverein sieht sich in seinen Befürchtungen bestätigt, wonach hier die „von der Bahn favorisierte, oberirdische und kostengünstige Osttrasse“ dargestellt ist. Zusammenfassend fordert der Bürgerverein eine **Entscheidung des Stadtrates gegen eine Ostumfahrung** (Anlage 8).

Die Verwaltung weist darauf hin, dass die Verwaltung jegliche Form der „Ostumfahrung“ äußerst kritisch sieht (s.a. Ziff. 8 des vorliegenden Sitzungsvortrages). Ergänzend wird auf die TOPe „Stellungnahme der Stadt zum BVWP“ und „Weiteres Vorgehen“ verwiesen. Nicht unerwähnt soll bleiben, dass sich auch der Vorhabenträger DB Netz AG im bisherigen Verfahren von der Variante „Ostumfahrung“ distanziert hat und diese nicht als „Vorzugsvariante“ der DB sieht.

8. Fazit:

Es gibt **keine Ostumfahrung – in welcher Variante auch immer – ohne gravierende Nachteile.**

Die **Auswirkungen des Bahnausbaus** im Stadtgebiet Bamberg wurden hinsichtlich der beiden Trassensuchräume – Bestandsstrecke und Ostumfahrung – umfassend und mit großer Sorgfalt unter Hinzuziehung verschiedener interner und externer Experten geprüft. Zusätzlich zu den vielfältigen ökologischen Auswirkungen sprechen insbesondere die **Kriterien**

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

gegen die Planung einer „Ostumfahrung“.

Ein weiteres Argument gegen jegliche Form einer „Ostumfahrung“ besteht darin, dass hier eine Umfahrungsmöglichkeit angeboten wird, die vorrangig dem schnellen ICE-Sprinter dient. Gleichzeitig bedeutet dies aber auch eine **latente Gefahr für den ICE-Systemhalt Bamberg**, da möglicherweise auch weitere ICE-Verbindungen an Bamberg vorbeigeführt werden könnten.

Darüber hinaus sind **aus Sicht des Bayerischen Verkehrsministeriums** zusätzliche **S-Bahn-Verbesserungen am ehesten mit der bestehenden Infrastruktur darstellbar**. Die politische Festlegung auf den Ausbau der Bestandsstrecke verbessert damit auch die Chancen im Hinblick auf weitere S-Bahn-Angebote wie den Wunsch auf den S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd sowie entsprechende Taktfrequenzen.

Es wird daher empfohlen, **mögliche Synergieeffekte der zeitgleichen Behandlung des viergleisigen Ausbaus (Bund) und einer leistungsfähigen Infrastrukturanbindung innerhalb der Metropolregion Nürnberg (Freistaat)** einschließlich deren Vorteile für den Wirtschaftsraum Bamberg aufzuzeigen. Eine Willensbekundung, getragen von einer möglichst breiten Basis, ist dabei hilfreich.

Die Variante „Ostumfahrung“ – unabhängig, ob entsprechend der Variante 3 „DB-Ostumfahrung“ oder 4 „Getunnelte Güterzugumfahrung mit Westanbindung“ – bedeutet eine **Vielzahl negativer Auswirkungen** und **widerspricht zudem grundsätzlich den Zielsetzungen der Stadt Bamberg** an die Planung. Gleichzeitig wird auf diese Weise auch der **Eisenbahnknoten und damit verbunden auch der (Wirtschafts-)Standort Bamberg geschwächt**.

Weder die Wiederaufnahme in den Trassenfindungsprozess, noch die geforderte gutachterliche Überprüfung kann demzufolge seitens der Verwaltung empfohlen werden. Ungeachtet des hohen finanziellen Aufwandes sind auch keine neuen Ergebnisse hinsichtlich der vorgenommenen Abwägung zu erwarten.

Aus Sicht der Verwaltung ist es **dringend erforderlich, jegliche Form einer Variante „Ostumfahrung“ aus dem weiteren Trassenfindungsprozess auszuschneiden**. In diesem Zusammenhang muss auch darauf hingewiesen werden, dass die „Umfahrung“ auch durch den Vorhabenträger **DB Netz AG** nicht als Vorzugsvariante beurteilt wurde. Weiterhin wird angemerkt, dass sich auch der **Landkreis Bamberg** und die im Osten angrenzenden **Gemeinden** klar gegen die Variante „Ostumfahrung“ ausgesprochen haben.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat beschließt, dass im laufenden Trassenfindungsprozess zum Bahnausbau Bamberg jegliche Variante zur „Ostumfahrung“ nicht weiter verfolgt werden soll.
3. Die Varianten 2 „Oberirdische Durchfahrung mit innovativem Lärmschutz“ und 5 „Tunnel in bergmännischer Bauweise“ werden weiter geprüft. Der Stadtrat beauftragt deshalb die Verwaltung, gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI und der DB AG intensiv darauf hinzuwirken, dass diese Varianten durch den Vorhabenträger DB Netz AG vertieft untersucht werden.
4. Die Anträge der GAL-Stadtratsfraktion vom 23.07.2014, der BBB-Stadtratsfraktion vom 20.07.2014 sowie der überfraktionelle Antrag vom 26.03.2016 sind geschäftsordnungsmäßig behandelt.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

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

Anlage/n:

- **Anlage 1:** Materialsammlung der wesentlichen Problemstellungen für die Variante „Ostumfahrung (Stadt Bamberg, April 2016)
- **Anlage 2:** Trinkwasser – Unterlagen zum Ausbau der ICE-Strecke (Stellungnahme vom 01.03.2016)
- **Anlage 3:** ICE-Ausbau: Auswirkungen der Variante Ostumfahrung auf den Stadtwald Bamberg (Stellungnahme der Städtischen Forstverwaltung vom 10.03.2016)
- **Anlage 4:** Überfraktioneller Antrag v. 26.03.2016
- **Anlage 5:** Antrag der GAL v. 23.07.2014 „Ostumfahrung light“
- **Anlage 6:** Antrag der BBB v. 20.07.2014
- **Anlage 7:** Anfrage der FW vom 10.03.2016
- **Anlage 8:** Stellungnahme zur Ostumfahrung – Bürgerverein Kramersfeld – Bruckertshof – Hirschknock e.V. vom 30.03.2016 und 21.06.2014