

<b>Sitzungsvorlage</b>	<b>Vorlage- Nr:</b>	<b>VO/2016/0201-R6</b>
Federführend: Referat 6	Status:	öffentlich
Beteiligt:	Aktenzeichen:	
	Datum:	13.04.2016
	Referent:	Beese Thomas
<b>Bahnausbau Bamberg: Ostumfahrung – Bewertung und Entscheidung</b>		
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

<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:** 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

## **Bahnausbau Bamberg: Materialsammlung der wesentlichen Problemstellungen für die Variante „Ostumfahrung“**

---

– Inhaltsübersicht –

### **1. Grundsätzliche Vorbemerkungen**

### **2. Variante „Ostumfahrung“ – Ergebnisse aus dem Trassenfindungsprozess:**

- 2.1 Wald – Flächeninanspruchnahme**
- 2.2 Wasser – Oberflächengewässer, Grund- und Trinkwasser**
- 2.3 Streckenwahl durch Güterzüge**
- 2.4 Lärmschutz**
- 2.5 Finanzierungsanteil Stadt**

### **3. Zusammenfassung**



## 1. Grundsätzliche Vorbemerkungen

Es gibt für die Trassenführung eines Bahnausbaus durch Bamberg keine Variante, die ohne Konfliktpotenzial ist. In einzelnen Sachfragen gibt es Ziel- und Interessenskonflikte. So z.B. im Zusammenhang mit dem Ziel der Verminderung des Flächenverbrauchs durch technischen Abkommensschutz einerseits und einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch baulich-konstruktive Maßnahmen andererseits (*Anmerkung „Abkommensschutz“: Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind Einrichtungen vorzusehen, die verhindern, dass Fahrzeuge oder Ladungen von der Autobahn „abkommen“ und auf den Gleisbereich stürzen*).

Bestimmte Eingriffe – wie z.B. Beeinträchtigung der Grundwasserverhältnisse – sind für jede Variante relevant. Unterschiedlich ist die Intensität, wobei die technischen Lösungen im Detail im Zuge des Planfeststellungsverfahrens noch vom Vorhabenträger vorgelegt werden müssen. Dies betrifft auch die Kontrolle ihrer Anwendung und die Absicherung – auch rechtlich – bei unsachgemäßer oder nicht den Zielen entsprechender Bauausführung.

Der Trassenfindungsprozess wurde von Beginn an mit klaren Zielvorgaben versehen. Insbesondere gilt:

- **Lärmschutz und damit Gesundheitsschutz** ist für die vom Bahnverkehr betroffenen Menschen unverzichtbar.
- Bei allen Planungen sind die **Belange des Welterbes** zu berücksichtigen.
- Bamberg muss dauerhaft **ICE-Systemhalt** bleiben.
- Der **S-Bahnhaltepunkt Bamberg-Süd** muss realisiert werden.

## 2. Variante „Ostumfahrung“ – Ergebnisse aus dem Trassenfindungsprozess

Im bisherigen Trassenfindungsprozess wurden zwei Varianten einer möglichen „Ostumfahrung“ vorgeschlagen und in unterschiedlicher Planungstiefe geprüft:

- **DB-Ostumfahrung**
- **Getunnelte Güterzugumfahrung mit Westanbindung**  
(AG Bahnsinn, Januar 2016 bzw. 10. Juni 2014)

Aus ökologischen Gründen – u.a. Bannwald, Flächenverbrauch, Eingriff in Grund- und Oberflächenwasser – wird jede Form von Ostumfahrung kritisch gesehen (vgl. Sondersitzung am 17.06.2015).

Als Auftrag aus der Sitzung des Arbeitskreises „Stadtrat und Verwaltung“ vom 01.03.2016 werden hier noch einmal die **zentralen fünf Hauptprobleme einer Ostumfahrung** einschließlich der externen Bewertung dieser Problemlagen zusammengestellt:

## 2.1 Wald – Flächeninanspruchnahme

### Ziele:

- Die Flächeninanspruchnahme ist auf das Notwendigste zu beschränken.
- Bestandsinfrastruktur und bisherige Nutzungen (z.B. Sonderlandeplatz Breitenau, Golfplatz, ...) sind zu erhalten.
- Ersatz- und Ausgleichsflächen sind durch den Vorhabenträger DB Netz AG im Planfeststellungsverfahren nachzuweisen.
- Keine Gefährdung der ökologischen Funktionen und des Schutzstatus „Bannwald“.
- Es gilt der gesetzliche Grundsatz „Vermeidung vor Minimierung vor Ausgleich“.
- Keine Beeinträchtigung der Funktion des Hauptmoorwaldes als Naherholungsgebiet.
- Keine weitere Verschärfung der Trenn- und Barrierewirkung.

### Bewertungsgrundlage (Fachgespräche und Gutachten):

- Emch+Berger, Nürnberg – Flächenermittlungen, Bilanzierung Eingriffs- und Ausgleichsflächen
- Schildwächter, Kaiserslautern – 3D-Visualisierung zur Kennzeichnung der Auswirkungen auf Bestandsinfrastruktur, Stadt- und Landschaftsbild
- Projektvorstellung im Naturschutzbeirat (Ortstermin)
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (Gespräch und Stellungnahme)
- Umweltschutz- und Verkehrsverbände (Bund Naturschutz, VCD, LBV, Naturforschende Gesellschaft)
- Vertretern der Gärtnerschaft (StR Deuber, Niedermaier, Eichfelder)
- Bayerischer Bauernverband (Stellungnahme)
- Stadtinternes Scoping (Umweltamt – Naturschutzbeauftragter; Stadtforst; Stadtwerke Bamberg)

### Daten & Fakten:

- **Hauptmoorwald Bannwald und Landschaftsschutzgebiet** – hier gilt nach Naturschutzrecht grundsätzlich „Vermeidung vor Minimierung vor Ausgleich“
- **Flächenverbrauch:** ca. 35-38 ha Stadtgebiet / Gesamtstrecke ca. 68-73 ha (zum Vergleich bei Ausbau der Bestandsstrecke ca. 19 ha)
- **Ausgleichsfläche:** erforderlich 109-120 ha (Bestandsstrecke ca. 26 ha), Anforderungen an Qualitäten von Flächen (im Nahbereich der Maßnahme, kein Schutzstatus, ...)
- Der Stadtwald wurde in den letzten 30 Jahren vom nadelholzreichen Kiefernwald in einen **standortgerechten laubholzreichen Mischwald** umgebaut. Derzeit sind auf nahezu 90 % der Stadtwaldfläche die Umbaumaßnahmen fertig oder eingeleitet.
- Waldrodung entlang der Umfahrungstrasse führt zu **Gefährdungen des Waldbestands**. Der plötzliche Freistand und Sonneneinstrahlung beeinträchtigt die Stabilität und die Gesundheit der Bäume.
- Der **Klimawandel** verschärft die Verhältnisse, wobei Temperaturerhöhung einen beschleunigten Humusabbau mit Nährstoffeinträgen ins Grundwasser bewirkt.

## 2.2 Wasser – Oberflächengewässer, Grund- und Trinkwasser

### Ziele:

- Eingriff in Oberflächengewässer sind möglichst zu vermeiden, insbesondere Eingriffe, die Dükerbauwerke erzwingen.
- 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.

### Bewertungsgrundlage (Fachgespräche und Gutachten):

- Emch+Berger, Nürnberg – Machbarkeitsstudien und Raumwiderstandsanalysen, Technische Planungen
- Stadtwerke Bamberg
- Wasserwirtschaftsamt Kronach
- Stadtinternes Scoping (Umweltamt – Wasserrecht; EBB – Entwässerung; Stadtwerke Bamberg – Energie- und Wasserversorgung; Stadtforst)

### Daten & Fakten:

- **Grundwasser- und damit Trinkwasserbeeinträchtigung** ist abhängig vom Gradientenverlauf der Streckenführung, d.h. von der Tiefe der Einbindung in den Untergrund. Dementsprechend sind mehr oder weniger umfangreiche Maßnahmen zur **Grundwasserumläufigkeit** erforderlich (Vermeidung des Grundwasseraufstaus im Anstrombereich).
- Aus Sicht der Stadtwerke bedeutet die „Ostumfahrung“ eine **Beeinträchtigung der Trinkwassergewinnung** und wird daher kritisch bewertet.
- Eine zusätzliche Umfahrungsstrecke ergänzend zur Bestandsstrecke erhöht das **Risikopotenzial**.
- Gleichzeitig bedeutet die „Ostumfahrung“ einen **massiven Eingriff in das Grundwasserregime: geringere Ergiebigkeit** durch veränderte Anströmung an die Brunnen, **geringere Infiltration** von Niederschlag durch Versiegelung von Flächen, **qualitative Beeinträchtigungen** des Grundwassers durch Rodung von Bannwald sowie **verringertes Schutz und Filterwirkung** durch Eingriffe in die Deckschichten
- Der erfolgte Waldumbau mit Laubholzanteil bewirkt eine langsame Mineralisation und Freisetzung der Nährstoffe, vor allem von Stickstoff. Umgekehrt führt ein verstärkter Stickstoff- bzw. Nitrateintrag ins Grundwasser zur **Verschlechterung der Trinkwasserqualität** des Stadtwaldwassers.
- **Gefährdung der Wasserschutzfunktion** durch Rodungsmaßnahmen und massive Eingriffe in den gewachsenen Waldboden. Der Waldboden als intakter Filter wird durch Verdichtung, Humusabbau und Offenlegung des Mineralbodens erheblich gestört.
- Die **Vorteile eines Ausbaus der Bestandsstrecke**:
  - 4-gleisiger Ausbau auf Dammlage (Ergänzung der Bestandssituation)
  - komplette Entwässerung der Gleisanlage aus dem Schutzgebiet heraus
- Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bestandsstrecke gibt es seit Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens (1994) einen Vertrag zwischen DB AG und STWB zum Thema **Ersatzwasserbeschaffung** (Wasserbezug und Ersatzbrunnen)

### 2.3 Streckenwahl durch Güterzüge

#### Ziele:

- Rechtsverbindliche Vorgabe zur Nutzung einer ganz konkreten Strecke durch Güterzüge für den Fall das mögliche Alternativen vorliegen (Tunnel anstelle Durchfahrung bzw. Umfahrung anstelle Durchfahrung).

#### Bewertungsgrundlage (Fachgespräche und Gutachten):

- Rechtsgutachten Prof. Dr. jur. Jürgen Kühling (2015)
- Stadtinternes Scoping (Baurecht)

#### Daten & Fakten:

- Kein Benutzungszwang, d.h. es ist rechtlich **nicht möglich**, die Nutzung dieser Trasse grundsätzlich und verbindlich vorzubestimmen. Ausnahme: Der Vorhabenträger beantragt dies von vornherein. Dieser Fall ist offensichtlich nicht zu erwarten.
- Daraus folgt, dass zumindest ein Teil des **Güterzugverkehrs immer über die Bestandsstrecke** fahren wird.
- Ohne Ausbau der Bestandsstrecke **keine „Lärmvorsorge“** [Anmerkung: 49 dB(A) Immissionsgrenzwert Nacht für Wohngebiete] sondern allenfalls „Lärmsanierung“ [60 dB(A)].
- Schaffung einer alternativen Umfahrung bedeutet eine latente **Gefahr für den ICE-Systemhalt** und schwächt den Eisenbahnknoten Bamberg.

## 2.4 Lärmschutz

### Ziele:

- Deutliche Verringerung des Lärms entlang der Bestandsstrecke.
- Eine Reduktion des Schutzniveaus von „Lärmvorsorge“ [Anmerkung: 49 dB(A) Immissionsgrenzwert Nacht für Wohngebiete] auf lediglich „Lärmsanierung“ [60 dB(A)] ist nicht zu akzeptieren.
- Die zusätzliche Belastung von bereits durch Lärm vorbelasteten Gebieten ist zu vermeiden.

### Bewertungsgrundlage (Fachgespräche und Gutachten):

- Möhler+Partner, Bamberg – Betroffenheitsanalysen, Lärmmessungen, Sensitivitätsbetrachtungen
- DB ProjektBau GmbH – Schalltechnische Untersuchungen zu den Varianten „Durchfahrt“, „Tunnel“ und „Ostumfahrung“
- Stadtinternes Scoping (Umweltamt – Immissionsschutz; Baurecht)

### Daten & Fakten:

- **Lärmbetroffenheit:** Im Zuge einer Lärmbetroffenheitsanalyse 2014 wurde die Zahl der Personen in einem 600-m-Korridor beidseits der Bahnlinie festgestellt, für die Grenzwertüberschreitungen zur Nachtzeit vorliegen: IST Bestandsstrecke ca. 6.700 (34,2 % von ca. 19.600), „oberirdische Durchfahrt“ ca. 1.800 (9,2 % von ca. 19.600), „Tunnel“ ca. 2.100 (10,7 % von ca. 19.600) und „Ostumfahrung alleine“ ca. 1.100 (11,1 % von ca. 9.900) bzw. bezogen auf „Gesamtraum, d.h. Ostumfahrung plus Durchfahrt“ ca. 6.700 (22,7 % von ca. 29.500).
- Bestmöglicher Lärmschutz (Lärmvorsorge) grundsätzlich **nur dort, wo Ausbau oder Neubau** erfolgt.
- Nachdem – wie unter Ziff. 2.3 „Streckenwahl durch Güterzüge“ ausgeführt wurde – die Benutzung einer Umfahrungsvariante nicht erzwungen werden kann, wird **Güterzugverkehr auch weiterhin auf der Bestandsstrecke** stattfinden.
- Weil weiterhin Güterzüge auf der Bestandsstrecke fahren werden (Züge von und nach Schweinfurt oder Bamberg selbst sowie weitere Güterzüge, denen eine Ostumfahrung nicht auferlegt werden darf), wird das Ziel, die Lärmsituation entlang der Bestandsstrecke deutlich zu verbessern, nicht erreicht werden.
- Das „Argument“, wonach bei Realisierung der Variante „Ostumfahrung“ keine „meterhohen Lärmschutzwände“ entlang der Bestandsstrecke erforderlich sind, widerspricht den o.a. Zielen, weil dann entlang der Bestandsstrecke auch kein adäquater Lärmschutz errichtet wird. Konkret: Lärmschutz wäre allenfalls durch **Lärmsanierung** zu erreichen, was einem geringeren Schutz entspricht. Zudem ist der Zeitpunkt der Realisierung vollkommen ungewiss.

## 2.5 Finanzierungsanteil Stadt

### Ziele:

- Finanzierungsanteil der Stadt mit Blick auf die eigene Leistungsfähigkeit auf das Notwendige beschränken.

### Bewertungsgrundlage (Fachgespräche und Gutachten):

- Emch+Berger, Nürnberg – Technische Vorplanungen und Grobkostenschätzung
- VWI Stuttgart GmbH – Technische Planungen und Grobkostenschätzung
- Stadtinternes Scoping (Kämmereiamt; Baurecht)

### Daten & Fakten:

- **Eisenbahnüberführungen im Verlauf der Bestandsstrecke** sind in jedem Fall nach Maßgabe des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zu sanieren, Kostenanteil Stadt zusätzlich abhängig vom gewünschten Ausbaustandard.
- **Variante „Umfahrung“**: Die neuen Querungen im Rahmen der Ostumfahrung gehen alle zu Lasten der DB AG. Die bestehenden Unterführungen im Verlauf der Bestandsstrecke müssen trotzdem aufgrund ihres Alters und Bauzustandes erneuert werden. Die Bahn baut die Unterführungen mit Änderungswünschen der Stadt, die wiederum den Neubau finanziert. Die Änderungswünsche werden durch das Eisenbahn-Bundesamt EBA und/oder durch Fördergeber eingefordert. Die Bahn muss einbringen, was eine Erneuerung nach Variante „Durchfahrung“ gekostet hätte.
- **Variante „Durchfahrung“**: Auch die Bahn hat entsprechende Anforderungen an das neue Bauwerk und muss sich deshalb stärker an der Finanzierung beteiligen.
- Ein erster **Kostenvergleich für die Erneuerung der Bahnquerungen** Memmelsdorfer Straße und Zollnerstraße weist Kosten für Durchfahrung, Tunnel und Ostumfahrung in Höhe von 6,35, 14,48 und 14,7 Mio. EUR aus (Kostenschätzungen zum Stand 2010/11; netto ohne MWSt.; unter Berücksichtigung der geschätzten Anteile von Bahn und Stadt sowie Vorteilsausgleich; für Moosstraße und Geisfelderstraße wird davon ausgegangen, dass keine Beteiligung der Stadt – kein Verlangen – vorliegt).
- **Fazit**: Die Annahme, der Kostenanteil an den Kreuzungsmaßnahmen wird bei Realisierung der Variante „Ostumfahrung“ reduziert, ist falsch. Maßgeblich ist das Eisenbahnkreuzungsgesetz. In der Folge ist der **Kostenanteil der Stadt für den Ersatz der bestehenden Unterführungen grundsätzlich höher.**

### 3. Zusammenfassung

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.

Ungeachtet der vielfältigen ökologischen Auswirkungen sprechen insbesondere die **Kriterien**

- „Flächenverbrauch“ (Eingriff in den Bannwald Hauptsmoorwald),
- „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“.

Stadt Bamberg  
Baureferat/Steuerkreis Bahnausbau  
April 2016

## Stadtwerke Bamberg

# Sparte: Trinkwasser Unterlagen zum Ausbau der ICE Strecke

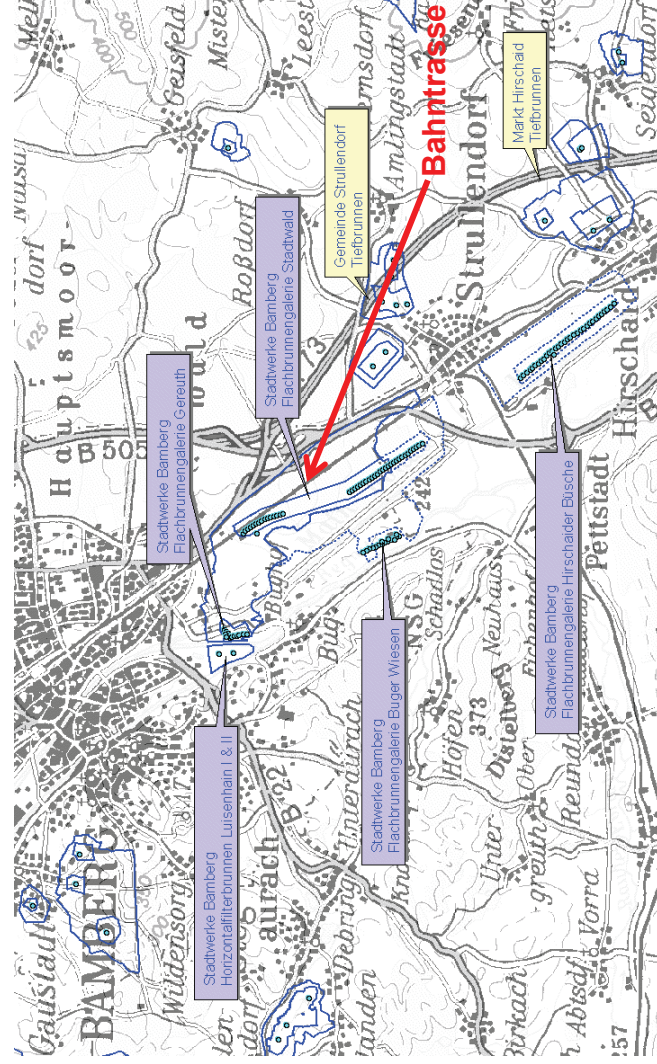


ICE Ausbau - Wasserversorgung

1 | 01.03.2016

Wir bewegen Bamberg.  
[www.stadtwerke-bamberg.de](http://www.stadtwerke-bamberg.de)

## Brunnenstandorte Bamberg Süd



ICE Ausbau - Wasserversorgung

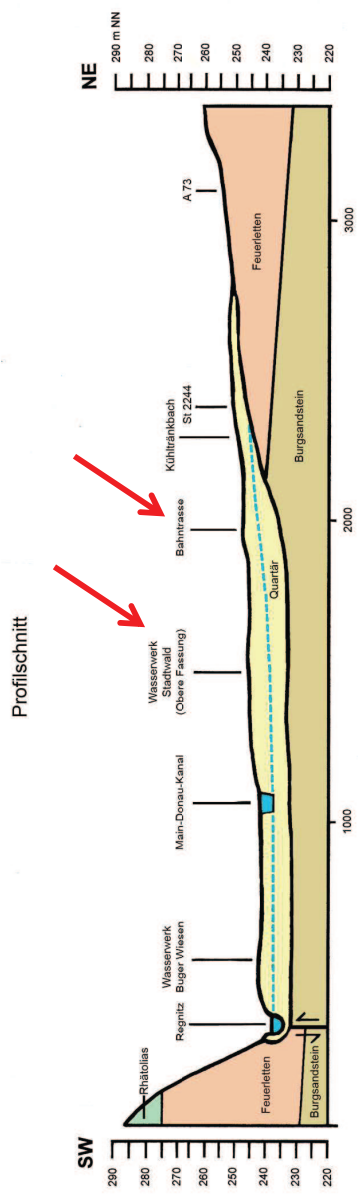
2 | 01.03.2016

Wir bewegen Bamberg.  
[www.stadtwerke-bamberg.de](http://www.stadtwerke-bamberg.de)



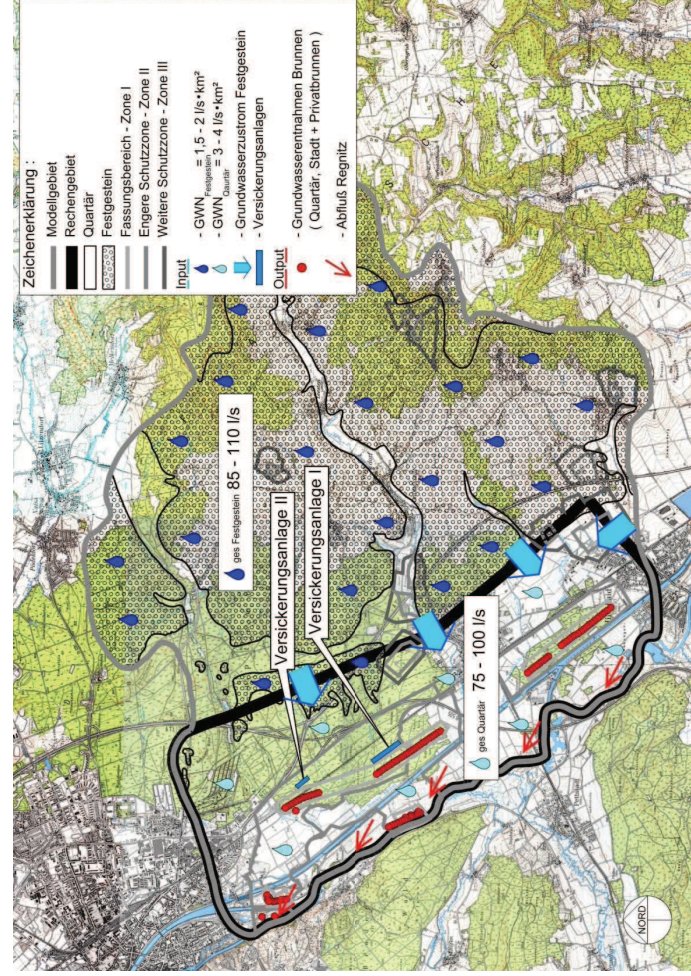


# Geol. Profilschnitt durch das Regnitztal



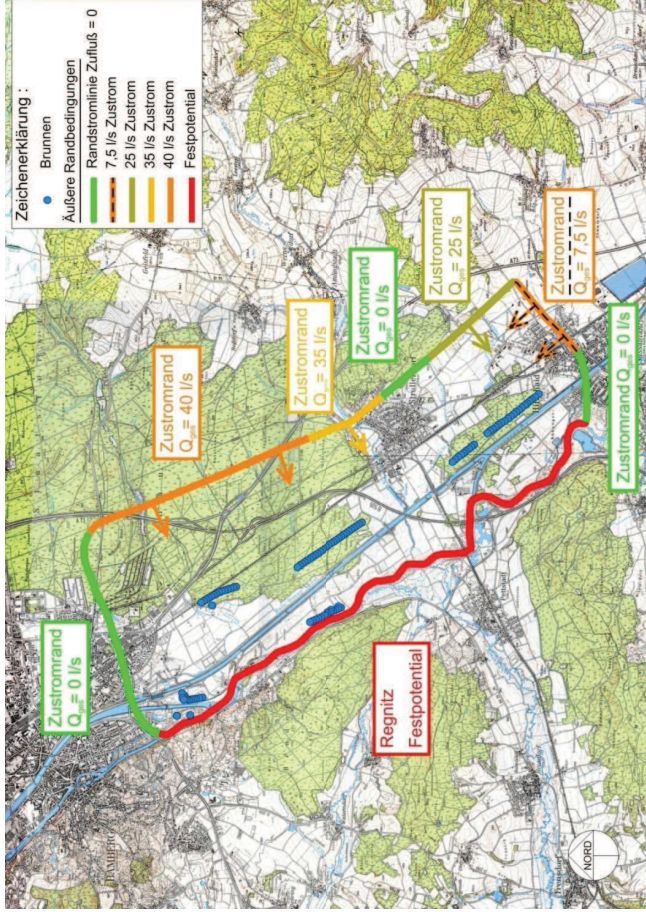
Mächtigkeit Quartär Lage Brunnen ca. 10 – 12 m  
Mächtigkeit Quartär Lage Ostumfahrung ca. 0 m – 5 m

# GW-Modell: Wasserbilanz





# GW-Modell: Zustromparameter

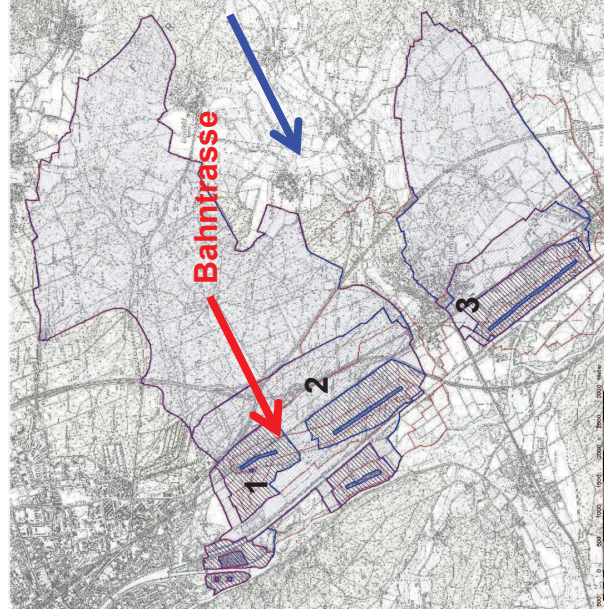


ICE Ausbau - Wasserversorgung

7 | 01.03.2016

**Wir bewegen Bamberg.**  
[www.stadtwerke-bamberg.de](http://www.stadtwerke-bamberg.de)

# Grundwasserfließrichtung



ICE Ausbau - Wasserversorgung

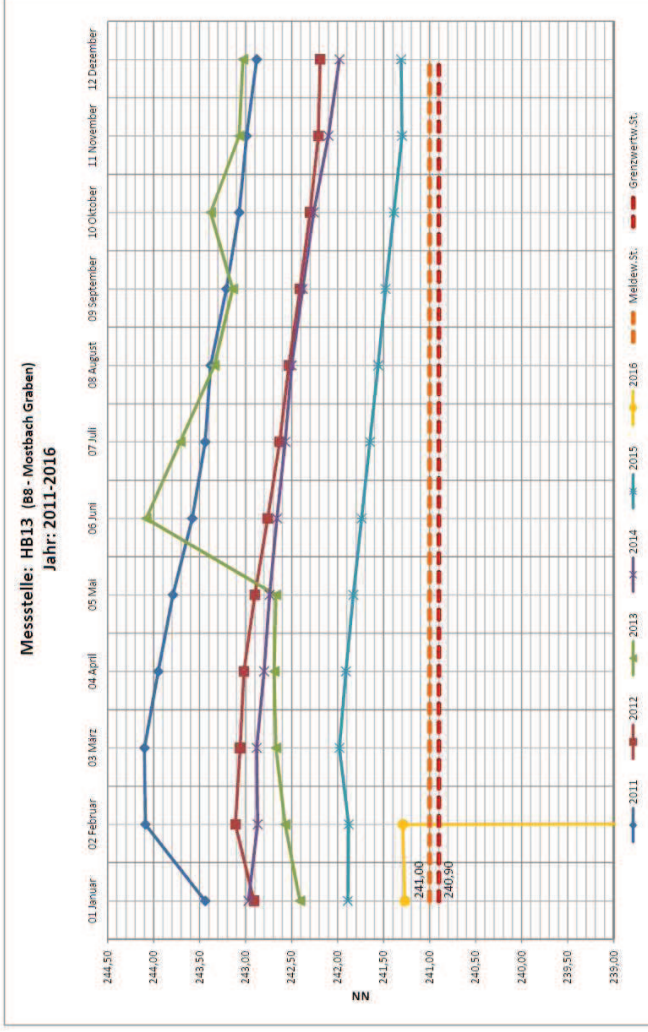
8 | 01.03.2016

**Wir bewegen Bamberg.**  
[www.stadtwerke-bamberg.de](http://www.stadtwerke-bamberg.de)

1. Verlegung der unteren Fassung Stadtwald 900.000 m<sup>3</sup>
2. Ostumfahrung Anstrombereich Brunnen
3. Ersatzmaßnahme Bahnübergang Stockweg im Anstrom



## Vergleich Melde und Grenzwasserstände

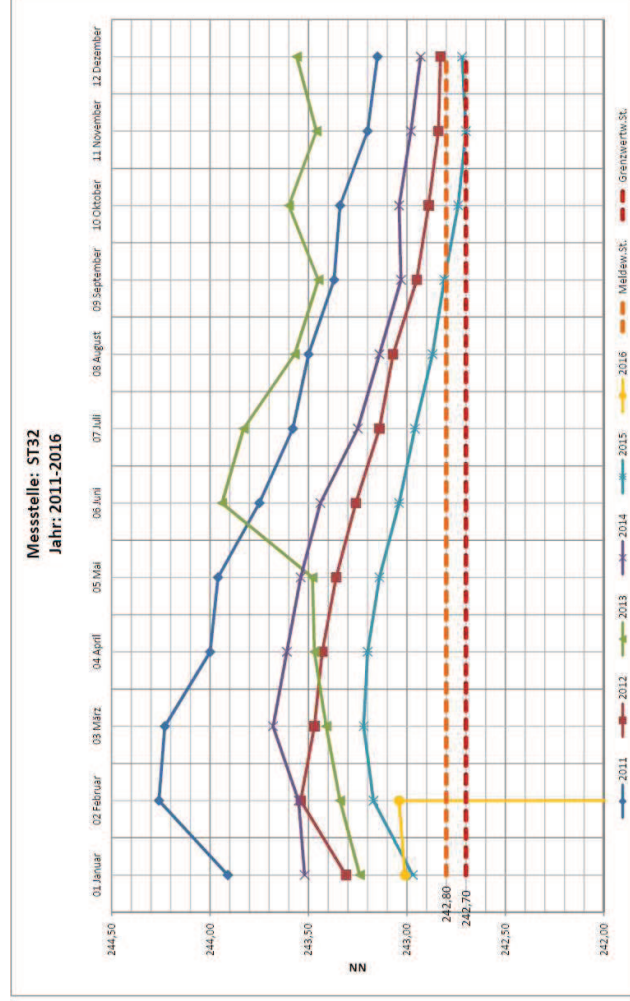


ICE Ausbau - Wasserversorgung

9 | 01.03.2016

Wir bewegen Bamberg.  
[www.stadtwerke-bamberg.de](http://www.stadtwerke-bamberg.de)

## Vergleich Melde und Grenzwasserstände



ICE Ausbau - Wasserversorgung

10 | 01.03.2016

Wir bewegen Bamberg.  
[www.stadtwerke-bamberg.de](http://www.stadtwerke-bamberg.de)



## Szenario Klimawandel

- Ausweitung des Spitzenverbrauchs im Frühjahr; Zunehmende Bewässerung durch Gartenbaubetriebe und Landwirtschaft
- Starkregenereignisse mit einhergehenden Überschwemmungen können zum Abschalten der ufernahen Brunnen führen
- Schadstoffeinträge in die Brunnen durch Überschwemmungen
- Geringere Neubildungsrate des Grundwassers führt zu sinkenden Wasserständen in den Flachbrunnen
- Durch längere Trockenperioden erfolgt ein deutlich erhöhter Nitrateintrag in den Boden
- In 2015 wurden die Melde- und Grenzwasserstände im Bereich Stadtwald unterschritten, Grund: Winter 2015/2016 wenig Niederschläge – Sommer warm und trocken = hohe Entnahme

ICE Ausbau - Wasserversorgung

11 | 01.03.2016

**Wir bewegen Bamberg.**  
[www.stadtwerke-bamberg.de](http://www.stadtwerke-bamberg.de)

## Zusammenfassung

- aus Sicht der Sparte Wasser ist der Ausbau der Bestandstrecke das „geringste Übel“
  - 4 gleisiger Ausbau auf Dammlage
  - komplette Entwässerung der Gleisanlage aus dem Schutzgebiet heraus
  - mögliches Anfahren einer Tunnellösung erst außerhalb des Schutzgebiets
- Ausbau Ostumfahrung = massiver Eingriff in das Grundwasserregime
  - veränderte Anströmung an die Brunnen = geringere Ergiebigkeit
  - Versiegelung von Flächen = geringere Infiltration von Niederschlag
  - Rodung von Bannwald = qualitative Beeinträchtigungen d. Grundwassers
  - massive Eingriffe in die Deckschichten = verringerte Schutz und Filterwirkung

ICE Ausbau - Wasserversorgung

12 | 01.03.2016

**Wir bewegen Bamberg.**  
[www.stadtwerke-bamberg.de](http://www.stadtwerke-bamberg.de)

# Stadtwerke Bamberg



**Für Ihre Fragen stehen wir  
gerne zur Verfügung!**



**Ansprechpartner**

Christoph Jeromin  
Abteilungsleiter  
Tel. 0951 77-5000  
Fax 0951 77-5090  
E-Mail: [christoph.jeromin@stadtwerke-bamberg.de](mailto:christoph.jeromin@stadtwerke-bamberg.de)

## **ICE Ausbau:**

### **Auswirkungen der Variante Ostumfahrung auf den Stadtwald Bamberg**

Der Stadtwald wurde in den letzten 30 Jahren vom nadelholzreichen Kiefernwald in einen standortgerechten laubholzreichen Mischwald umgebaut. Derzeit sind auf nahezu 90% der Stadtwaldfläche die Umbaumaßnahmen fertig oder eingeleitet.

### **Gefährdung wichtiger Grundwasserströme**

Der Stadtwald wird von der Bahntrasse in Nord-Süd Richtung durchschnitten. Die B 505 trennt im Südosten eine Teilfläche ab. Durch die Ostumfahrung erfolgt eine weitere Zerstückelung eines für den Grundwasserschutz wichtigen intakten Waldgebietes. Der Einschwenkbereich der Ostumfahrung verläuft nach den hier vorliegenden Planentwürfen im Bereich wichtiger Grundwasserzuströme, dem Kühtränkgraben und dem Halbemeilegraben. Diese alten Entwässerungsströme des Hauptsmoorwaldes werden dadurch in ihrer Funktion für das Wasserschutzgebiet möglicherweise erheblich beeinträchtigt.

### **Gefährdung des Waldbestandes**

Zwischen der Trasse Ostumfahrung und der B 22 bzw. der B 505 verbleibt ein schmaler Rest mit altem Waldbestand der plötzlich auf großer Länge aufgerissen wird. Die Ränder werden stark untersonnt, die Stabilität und die Gesundheit der Bäume werden durch den plötzlichen Freistand gefährdet. Die Wärme und die Trockenheit nehmen am Boden deutlich zu. Die Bäume sind den plötzlichen Freistand nicht gewohnt, Windwürfe und Schäden durch Insekten sind die Folge. Es muss mit einem erheblichen Absterben vor allem der alten Bäume gerechnet werden. Diese sind aber besonders wertvoll und wichtig, da nur in deren Halbschatten ein stabiler junger Wald bestens nachwachsen kann.

### **Gefährdung der Wasserqualität**

Im oberen Mineralboden und in der Humusschicht des intakten Waldbodens sind erhebliche Nährstoffmengen gebunden. Der stetige und kontinuierliche Waldumbau der letzten 30 Jahre mit der Einbringung von Laubhölzern und der Förderung vitaler Bäume bewirkt eine langsame Mineralisation und Freisetzung der Nährstoffe, vor allem von Stickstoff. Dieser wird vom vorhandenen Waldbestand für gutes Wachstum benötigt und daher aufgenommen. Der Eintrag von Stickstoff in Form von Nitrat ins Grundwasser wird damit verhindert. Dieser mittlerweile erreichte Idealzustand wird durch die Trasse der Ostumfahrung auf einer großen Fläche des Stadtwaldes zerstört. Ein verstärkter Nitratreintrag ins Grundwasser wird die Trinkwasserqualität des Stadtwaldwassers verschlechtern.

### **Gefährdung durch den Klimawandel**

Der **Klimawandel** verschärft die oben genannten Argumente.

Die Szenarien der Wissenschaftler gehen von einem Temperaturanstieg von mindestens 2° C aus. Jede Temperaturerhöhung bewirkt einen beschleunigten Humusabbau mit Nährstoffeinträgen ins Grundwasser. Durch die Einbringung von Laubholz in die Nadelholzbestände wird Schatten produziert, der die lokale Temperatur am Boden reduziert und freiwerdender Stickstoff wird von der Laubholzschicht aufgenommen.

## **Gefährdung der Wasserschutzfunktion**

Durch die Rodung des Bannwaldes und die massiven Eingriffe in den gewachsenen Waldboden beim Bau der Trasse, sowie die Entnahme gesunder und funktionsfähiger Waldbäume entlang der Trasse die in den Randbereichen aus Verkehrssicherungsgründen entfernt werden müssen, wird die Wasserschutzfunktion gefährdet. Der Waldboden als intakter Filter wird durch Verdichtung, Humusabbau und Offenlegung des Mineralbodens erheblich gestört.

Durch die Entwässerung der Gleisanlage aus dem Schutzgebiet heraus wird sich auch die Grundwasserneubildung im Stadtwald deutlich reduzieren.

Bischberg, 10.03.2016

Amt 26  
Klaus Schulz

II. **Ref. 2 Herrn Felix z.K.**



08.04.2016

## Mitglieder des Bamberger Stadtrats aus verschiedenen Fraktionen

An den  
Oberbürgermeister der Stadt Bamberg  
Herrn **Andreas Starke**

Rathaus Maxplatz  
96047 Bamberg

Bamberg, 26.3.2016

### **Überfraktioneller Antrag: Wiederaufnahme der Bahnausbau-Variante „eingehauste Güterzug-Umfahrung mit Westanbindung“ in das gutachterliche Prüfverfahren**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

aufgrund der Aufnahme der (nicht eingehausten) Ostumfahrung in die Bundesverkehrswegeplanung 2030 (Verkehrsprojekts Deutsche Einheit 8) muss nun unseres Erachtens die Vorschlagsliste wieder entsprechend erweitert werden. Die vorgenannte Aufnahme macht deutlich, dass die Variante Ostumfahrung nun endlich neutral und objektiv von einem unabhängigen Sachverständigen geprüft werden muss.

Daher stellen wir folgenden Antrag:

- 1. Die aktuelle Variante 4 „eingehauste, zweigleisige Güterzug-Umfahrung im Osten“ (vgl. AG Bahnsinn) wird in die Liste der zu prüfenden Varianten aufgenommen und die entsprechende Ziffer des Stadtratsbeschlusses vom 24.07.2013 aufgehoben.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, ein neutrales Gutachten zur eingehausten Güterzug-Ostumfahrung einzuholen, welches zu den Stärken und Schwächen unter allen Aspekten Stellung nimmt, insbesondere zu den finanziellen Auswirkungen für die Stadt, zur technischen Realisierbarkeit, zu den Belangen des Grundwasser- und Trinkwassermanagements, zu Auswirkungen auf Wald und Natur und zu den Belangen der Gärtnerei.**

**Begründung:**

Die alte Variante 4 wurde wegen des Eingriffs in den Grundwasserfluss im Bamberger Süden am 24.07.2013 ausgeschieden. Die nun vorgelegte Variante sieht keinen entsprechenden Eingriff in den Untergrund vor. Hinzu kommt nun noch die oben dargestellte Aufnahme der Ostumfahrung in die Bundesverkehrswegeplanung 2030. Beides zeigt, dass die neue Variante 4 neutral geprüft werden muss, damit der Stadtrat endlich eine fundierte Entscheidung treffen kann.

Nach unserer Information liegen der Verwaltung bereits entsprechende Angebote vor.

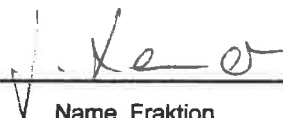
Wir bitten darum, den Antrag in der nächsten Vollsitzung behandeln zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen



Name, Fraktion

Sebastian Martin  
Mickelmann  
SPD-Fraktion



Name, Fraktion

GERTRUD LEUTER  
GAL-FRAKTION



Name, Fraktion

Hans-Jürgen Eichfelder  
FW-Fraktion



CSU-Fraktion



Wolfgang Weißmann  
FW-Fraktion



FW-Fraktion

BBB

## Anlage 5

GAL-Fraktionsbüro, Grüner Markt 7, 96047 Bamberg

Herrn Oberbürgermeister  
Andreas Starke  
Rathaus Maxplatz  
96047 Bamberg

Bamberg, 27.<sup>3</sup> Juli 2014

### Antrag

### **Prüfung der Bahnausbau-Variante „Ostumfahrung light“**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,


bereits vor einem Jahr hat sich die GAL nach Kräften darum bemüht, dass die von der Bürgerinitiative „BAhsinn“ vorgeschlagene Bahnausbau-Variante einer Ostumfahrung nur für Güterzüge mit Einhausung und teilweise Untertunnelung im Prüfungsverfahren verbleibt – damals leider ohne Erfolg.

Nun hat sich zum Glück die Sachlage verändert. Mit dem so genannten Messerschmitt-Papier der schwarz-rot-lila-gelben Koalition, das sich ebenfalls klar für eine Prüfung der Variante „Ostumfahrung light“ ausspricht, und weiteren Fraktionen (siehe Antrag des BBB vom 20.7.14) zeichnet sich eine breite Mehrheit im Bamberger Stadtrat ab, die nun doch eine Prüfung befürwortet.

Um diese Entwicklung zu bekräftigen stellen wir namens der GAL folgenden Antrag:

**Die von BAhsinn vorgeschlagene „Ostumfahrung light“ wird als eine mögliche Ausbauvariante gleichberechtigt mit allen anderen Varianten bezüglich aller Aspekte und Folgen geprüft.**

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.  
Mit freundlichen Grüßen

  
Peter Guck

  
Gertraud Leumer

Ø für 10/SD, 10/Presse, 10/Dr. Goller. erst.  
Ø für 1, 2, 4, 5, 6 z. vorl. Kenntnissn. erst.

27.7. Just

**BBB – Bamberger Bürger-Block e.V.**

Fraktion

Herrn Oberbürgermeister  
der Stadt Bamberg  
Andreas Starke

20.07.2014

Thema: Bahnausbau in Bamberg  
Antrag zur Änderung bzw. Aufhebung des Stadtratsbeschlusses vom 24.07.2013!

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der BBB fordert den o.g. Beschluss vom 24.07.2013 zu revidieren und die getunnelte Güterzugumfahrung mit Westanbindung der AG Bahnsinn-Bamberg, wie im EBB am 10.06.2014 vorgestellt, gleichberechtigt in den Entscheidungsprozess für den geplanten Bahnausbau in Bamberg aufzunehmen und von unabhängigen Sachverständigen prüfen zu lassen.

Begründung:

Am 24.07.2013 wurde vom Bamberger Stadtrat mehrheitlich beschlossen die Variante 4 der AG Bahnsinn-Bamberg - nämlich die Güterzugumfahrung mit Nordschleife (und Westanbindung) - aus dem Findungsverfahren der neun Varianten auszuschließen. Dies muss wohl an der unseligen Verquickung der Ostumfahrung der Bahn mit den Elementen der AG Bahnsinn-Bamberg gelegen haben.

Da sich zwischenzeitlich im Bamberger Stadtrat ein völlig neuer Erkenntnisstand über die Trasse der AG Bahnsinn-Bamberg ergeben hat, nämlich die Möglichkeit nahezu sämtlichen Güterzugverkehr und damit verbunden auch den Lärm aus Bamberg herauszuhalten aber nicht auf Kosten anderer, sondern dort wo es erforderlich ist, verschwinden die Güterzüge unter die Erde.

Auf diesem aktualisierten Erkenntnisstand muss vor einer endgültigen Entscheidung auch die Variante der AG Bahnsinn-Bamberg von neutralen Gutachtern geprüft werden, wie dies bereits im Stadtrat für die verbliebenen Varianten vereinbart wurde.

Mit freundlichen Grüßen

Norbert Tscherner  
Fraktionsvorsitzender BBB

Ø Fraktionen  
CSU, SPD, GAL, FW - BBB

1. Vorsitzender Norbert Tscherner, Markusplatz 10, 96047 Bamberg  
Handy: 01755027080 Fax: 0951/9170898



FREIE WÄHLER-Fraktion im Bamberger Stadtrat

An den

Oberbürgermeister der Stadt Bamberg

**Herrn Andreas Starke**

Rathaus Maxplatz

96047 Bamberg

Herbert Lauer

Bapendergerring 102

96049 Bamberg

Telefon 0951 300201

6. April: Herbert Lauer, Bapendergerring 102

Herbert Lauer (FW-Mitglied)

Stadtrat Bamberg 96047 Bamberg

Bamberg, 10.03.2016

## Bahnausbau in der Bamberger Südflur

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

bei unserer letzten Fraktionssitzung am 07.03.2016 ist von Herrn Kollegen Eichfelder darauf hingewiesen worden, dass bei einer Entscheidung für die Bestandstrasse die 15 Flachbrunnen der Stadtwerke verlegt werden müssen. Das ist bekannt. Nicht bekannt ist aber, dass dies nach seiner Meinung dazu führt, dass ca. 25 ha bewässerbare Gärtnerflächen in der Südflur verlorengehen, weil die Einschränkungen durch das veränderte Wasserschutzgebiet eine Bewirtschaftung nicht mehr zulassen oder zumindest unwirtschaftlich machen.

Herr Jeromin hat im letzten Arbeitskreis dieses Problem nicht angesprochen. Ich habe auch nicht danach gefragt, weil es nicht bekannt war.

Ich möchte darum bitten, dass bei der nächsten AK-Sitzung dazu eine Stellungnahme abgegeben wird.

Der AK und der Stadtrat müssen bei ihrer Entscheidung für eine Variante diese Problematik- so sie besteht- kennen und sich der Folgen für den Erwerbsgartenbau bei einer Entscheidung für die Bestandstrasse bewusst sein.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Lauer

FW-Stadtrat

Oberbürgermeister a. D.



## BÜRGERVEREIN KRAMERSFELD - BRUCKERTSHOF - HIRSCHKNOCK E.V.

Postanschrift: Im Kramersfeld 11, 96052 Bamberg

Stadt Bamberg  
Herrn Oberbürgermeister  
Andreas Starke  
Rathaus Maxplatz  
96047 Bamberg  
per E-Mail an [oberbuergermeister@stadt.bamberg.de](mailto:oberbuergermeister@stadt.bamberg.de)

Bamberg, 30.03.2016

### **Stellungnahme zur Ostumfahrung**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Starke,

wie wir in letzter Zeit in den Medien verfolgen konnten, wurden unsere Befürchtungen hinsichtlich der Ostumfahrung Realität. Die Osttrasse wurde in den Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes mit „vordringlichen Bedarf“ aufgenommen.

Wie von uns von Anfang an befürchtet ist in diesem Verkehrswegeplan die von der Bahn favorisierte, oberirdische und kostengünstige Osttrasse dargestellt.

Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes ist zu diesem Projekt folgende Aussage zu lesen:

#### **Projektbegründung/Notwendigkeit des Projektes**

*Der Abschnitt Forchheim – (Bamberg →) Breitengüßbach stellt den letzten verbleibenden Abschnitt des viergleisigen Ausbaus zwischen Nürnberg und Ebensfeld dar. Dort geht das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1 von der Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld in die Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt über. Die Ausbauten zwischen Nürnberg und Forchheim sowie zwischen Breitengüßbach und Eltersdorf sind als Bestandteil des Bezugsfalls 2030 bereits als realisiert unterstellt. Durch den prognostizierten Verkehrszuwachs im Schienenpersonennahverkehr und im Schienengüterverkehr entsteht zwischen Forchheim und Breitengüßbach ein Engpass im deutschen Schienennetz. Daher werden zwischen Forchheim und Strullendorf zwei zusätzliche Gleise unmittelbar neben die bestehende Strecke gebaut, die Streckenhöchstgeschwindigkeit liegt dabei bei 230 km/h. Daran anschließend folgt eine zweigleisige Neubaustrecke entlang der BAB 73 zwischen Strullendorf und Breitengüßbach, welche ebenfalls für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h ausgelegt ist. Die autobahnparallele Führung ermöglicht eine östliche Umfahrung von Bamberg für Personenzüge, die nicht in Bamberg halten, sowie für den Güterverkehr. Dies ermöglicht eine Entlastung des Knotens Bamberg vom Güterverkehr und den Verzicht auf ein Kreuzungsbauwerk in Bamberg im Bereich der Einmündung der Bahnstrecke aus Richtung Schweinfurt. Für den Schienenpersonenfernverkehr ergeben sich weitere Reisezeitersparnisse von 2 Minuten.*

Nach den im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans gemachten Ausführungen soll sowohl Personen- als auch Güterverkehr mit hoher Geschwindigkeit über die Osttrasse geführt werden. Eine Variante wie sie in der Fantasie von „Bahnsinn“ - Befürwortern vorhanden ist oder von der GAL – Fraktion unter dem Schlagwort: „Ostumfahrung lighth“ in den Stadtrat eingebracht wurde, wird die Bahn so niemals umsetzen. Nach unserer Kenntnis geht dies auch aus den der Stadt Bamberg vorliegenden umfangreichen Gutachten hervor.

Eine wie auch immer geartete Ostumfahrung wird unsere, bereits heute mit ständig steigendem Verkehrslärm belasteten Stadtteile besonders hart treffen. Wir möchten daran erinnern, dass die Stadtteile Kramersfeld, Bruckertshof und Hirschknock bereits durch die beiden Autobahnen A73 und A 70, den Berliner Ring, den Flugverkehr und nicht zuletzt den zunehmenden Verkehr auf der Kemmerstraße stark mit Verkehrslärm beeinträchtigt sind.

Wir haben in den vergangenen Jahren in mehreren Schreiben an Sie Herr Oberbürgermeister, das Baureferat und den gesamten Stadtrat unseren Standpunkt verdeutlicht und auf die Nachteile einer Ostumfahrung hingewiesen. Siehe unser Schreiben vom 21.06.2014 an die Stadtratsfraktionen, das wir als Anlage beifügen.

**Wir wollen und werden Lärm und sonstige Beeinträchtigungen durch ein zusätzliches Verkehrsmittel in unseren Stadtteilen nicht hinnehmen!**

Wie bereits in unseren bisherigen Schreiben dargelegt wenden wir uns daher gegen jegliche Ostumfahrung der Bahn.

**Wir sind der Meinung, es liegen genügend Gutachten und Stellungnahmen vor, die eine Entscheidung des Bamberger Stadtrates gegen eine Ostumfahrung rechtfertigen.**

Wir bitten wir Sie um Ihre Unterstützung, damit das „Gespenst“ Ostumfahrung bald möglichst vom Tisch kommt.

Mit freundlichen Grüßen



Hans Jürgen Bengel  
1. Vorsitzender

In Kopie an die Fraktionen des Bamberger Stadtrates und die Abgeordneten.



**BÜRGERVEREIN  
KRAMERSFELD - BRUCKERTSHOF -  
HIRSCHKNOCK E.V.**

Postanschrift: Im Kramersfeld 11, 96052 Bamberg

Bankverbindung:  
Sparkasse Bamberg  
Konto: 570 157 230  
(BLZ 77050000)

An die Fraktionen  
des Bamberger Stadtrates  
Grüner Markt 7  
96047 Bamberg

Bamberg, 21.06.2014

### **Bahnumfahrung im Osten Bambergs**

Sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte,

in absehbarer Zeit haben Sie eine Entscheidung zur zukünftigen Bahntrasse durch Bamberg zu treffen. Eine für die Zukunft der Stadt Bamberg und die Beeinträchtigung Ihrer Bewohner, aber auch der Bewohner der angrenzenden Landkreismunicipalitäten, wesentliche Entscheidung.

Als „Sprachrohr“ der Kramersfelder Bürger wollen wir Stellung beziehen zu einer möglichen Osttrasse der Bahn und Ihnen ein Meinungsbild aus unseren Stadtteilen vermitteln.

Von der Initiative „Bahnsinn“ wird unterdessen vehement eine Ostumfahrung nur für Güterzüge gefordert, die auf weiten Strecken unterirdisch verläuft, diese wird als „Bamberger Weg“ bezeichnet. Es handelt sich dabei um die Variante 4, diese wurde bereits 2013 durch die Bahn strikt abgelehnt und vom Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg gestrichen. Von der Bahn wird lediglich die Variante 3 weiterverfolgt, mit all ihren Nachteilen für Mensch und Umwelt. Lediglich über eine Änderung, nämlich Unterführung statt Überführung im Bereich Flugplatz und Bamberger Kreuz wird nachgedacht.

Eine „Ostvariante“ trifft unsere bereits heute mit ständig steigendem Verkehrslärm belasteten Stadtteile besonders hart. Die Stadtteile Kramersfeld, Bruckertshof und Hirschknock sind bereits durch die beiden Autobahnen A73 und A 70, den Berliner Ring, den Flugverkehr und nicht zuletzt den zunehmenden Verkehr auf der Kemmerstraße besonders stark mit Verkehrslärm beeinträchtigt.

**Wir wollen und werden zusätzliche Beeinträchtigungen durch ein weiteres Verkehrsmittel in unseren Stadtteilen nicht hinnehmen!**

Vorsitzender Hans Jürgen Bengel, Im Kramersfeld 11, 96052 Bamberg



Die Planer der Bahn haben den Auftrag, unter Berücksichtigung der Zielvorgaben der Bahn, die Bahntrasse für die Bahn so kostengünstig wie möglich zu errichten. Deshalb glauben wir nicht, dass die Bahn im Bereich Kramersfeld davon abweichen wird, die für die Bahn wirtschaftlichste Trasse zu errichten.

Die Bahn ist bekannt als schwieriger Verhandlungspartner und wird beim Bau einer Trasse immer wieder triftige Gründe finden, warum sie von einer zugesagten Planung abweichen muss, sicher meist nicht zu ihren Ungunsten. Hier gibt es entsprechende Beispiele, wie nicht zuletzt „Bahnsinn“ immer wieder hervorhebt.

Anzumerken ist außerdem, dass diejenigen, die für eine „Ostumfahrung“ plädieren sich nicht mit den örtlichen Gegebenheiten befasst haben. Hier ist die Matrix der Bauverwaltung sehr hilfreich, da sie die entsprechenden „Knackpunkte“ aufzeigt und sehr deutlich macht, was gegen eine Ostumfahrung spricht.

Folgende Punkte sprechen aus unserer Sicht klar gegen eine Ostumfahrung:

- **Unser bereits heute unter dem Lärm von Straßen- und Luftverkehr leidender Stadtteil würde noch zusätzlich durch den Lärm der Hochgeschwindigkeitsbahnlinie leiden.** Die Planer der Bahn haben eindeutig den Auftrag, die für die Bahn wirtschaftlichste, günstigste und mit geringem Widerstand behaftete Trasse zu suchen. Dabei wird Lärmschutz nur dort eingesetzt, wo dieser nach den einschlägigen Lärmschutzbestimmungen (unter Berücksichtigung des „Schienenbonus“) vorgeschrieben ist und dies auch nur in der ausreichenden Variante, z. B. passiver Lärmschutz. Aber auch die beste Lärmschutzwand, die nicht geschlossen ist, mindert nur den Lärm und deshalb würde die bereits heute vorhandene Lärmkulisse (Autobahnen, Berliner Ring und Flugverkehr) noch verstärkt.
- **Die Anwohner der bestehenden Bahntrasse durch Bamberg würden beim Bau der Osttrasse keinen Lärmschutz erhalten, bzw. müssten sehr lange darauf warten.** Dennoch würde ein nicht unerheblicher Teil des Bahnverkehrs weiterhin auf dieser Trasse fahren.
- **Nach unserer Meinung würde eine Ostumfahrung zu einer „Ausdünnung“ der ICE-Halte in Bamberg führen.** Das Ziel, die Verbindung München – Berlin zu beschleunigen würde mindestens 7 Minuten Zeitgewinn bedeuten, wenn der ICE mit bis zu 300 km/h um Bamberg fährt. Dies ist für die Deutsche Bahn ein wichtiger Faktor, wenn man die Diskussion um die Variante 9 (Geschwindigkeitsreduzierung bei der Durchfahrt durch Bamberg) verfolgt.
- **Das Recht auf „freie Trassenwahl“ verschärft das Ganze noch, wenn es zwei alternative Trassen durch Bamberg gibt.** Letztendlich regelt die Nutzungsgebühr je Trassenkilometer die Attraktivität einer Trasse, diese wird von der Bundesnetzagentur „diskriminierungsfrei“ genehmigt und immer wieder angepasst. Das bedeutet eine heute für die Nutzer interessante Strecke kann morgen teurer und damit unattraktiv werden.

- **Die erst kürzlich verlängerte Start- und Landebahn würde im Bereich der Autobahn A73 beeinträchtigt.**
- **Das Grundwasser im Bereich des Flugplatzes wird stark in Mitleidenschaft gezogen.** Hier ist anzumerken, dass bei der von Bahnsinn vorgeschlagenen Variante die Baukosten wegen des hohen Grundwasserspiegels stark ansteigen würden und das Bauwerk den Grundwasserfluss beeinträchtigen wird.
- **Der Verlust an wertvoller Natur (Bannwald, Sandmagerrasen und Biotope) ist sehr groß und aus unserer Sicht nicht vertretbar.**
- **Insbesondere im Stadtteil Hirschknock wären viele Privatgrundstücke und auch einige Häuser von dieser Trasse betroffen.**
- **Der Baustellenverkehr würde unsere Stadtteile zusätzlich über mehrere Jahre stark belasten.**
- **Die von „Bahnsinn“ genannten Probleme beim Ausbau z. B. Gefahrguttransporte, Verlust von Gartenland, Probleme mit Grundwasser, ... der Bestandstrasse können eins zu eins auch auf die Osttrasse übernommen werden.**

Um den gesamten Umfang der Beeinträchtigungen für unsere Stadtteile aufzeigen zu können, laden wir Sie und den Bamberger Stadtrat gerne zu einer Ortsbegehung der vorgeschlagenen Trasse ein. Wir würden uns freuen, wenn wir einen Termin dafür vereinbaren könnten.

Nach unserer Meinung sollte es bei der Entscheidung über den Verlauf der Bahntrasse in erster Linie um den Schutz der Menschen und ihrer Lebensqualität gehen und erst danach um Sichtachsen auf das Weltkulturerbe und Gemüseanbau.

Damit sich unsere Mitbürger nicht als „Bürger 2. Klasse“ fühlen, bitten wir Sie alle Fakten zu prüfen und zu würdigen und die Entscheidung nicht aufgrund einseitiger Informationen einer Initiative zu treffen.

Mit freundlichen Grüßen

Hans Jürgen Bengel  
1. Vorsitzender