



Vorstellung der Trassen- und Ausbauvarianten

Quelle/Info: www.stadt.bamberg.de

V1 Viergleisiger Ausbau der Bestandsstrecke [DB-Vorentwurf]

= Neutrassierung von zwei Gleisen

V2 Viergleisiger Ausbau der Bestandsstrecke

= Neutrassierung von zwei Gleisen unter Anwendung modernster und innovativer Lärmschutzmaßnahmen

V3 Ost-Umfahrung ➔ *DB-Machbarkeitsstudie bis Frühjahr 2013*

= ICE-Sprinter und Güterzüge mit Ziel Berlin, 230/160 km/h, auf Neubaustrasse west-/östlich der A73

V4 Güterzug-Umfahrung [Variante AG Bahnsinn]

= nur Güterzüge auf Neubaustrasse analog **V3** mit West-Spange, in Tieflage bzw. unterirdisch

V5 Tunnel im Stadtgebiet

= gemeinsame oder getrennte Röhren, für alle Zugarten oder nur Güterzüge

V6 Tieflage (rd. 7 m)

= auf gesamter Länge und Breite, Unterführungen sind ebenerdig, in Teilen „Überdeckelung“

V7 Tieflage (rd. 3 m) [Vorschlag MdB Silberhorn]

= auf gesamter Länge, Unterführungen werden zu Eisenbahn-Überführungen

V8 Partielle Tieferlegung im Bereich zwischen Münchner Ring und Strickerstraße

= möglicher gemeinsamer Untersuchungsbereich Stadt und DB

V9 Geschwindigkeitsreduzierte Durchfahrt

= 200 bzw. 160 km/h für ICE sowie <160 km/h für Güterzüge



Vorstellung der Trassen- und Ausbauvarianten

Quelle/Info: www.stadt.bamberg.de

V1 Viergleisiger Ausbau der Bestandsstrecke [DB-Vorentwurf]
= Neutrassierung von zwei Gleisen

mitten durch die Stadt

V2 Viergleisiger Ausbau der Bestandsstrecke
= Neutrassierung von zwei Gleisen unter Anwendung modernster und innovativer Lärmschutzmaßnahmen

V3 Ost-Umfahrung → DB-Machbarkeitsstudie bis Frühjahr 2013

= ICE-Sprinter und Güterzüge mit Ziel Berlin, 230/160 km/h, auf Neubau **außen herum im Osten**

V4 Güterzug-Umfahrung [Variante AG Bahnsinn]

= nur Güterzüge auf Neubautrasse analog **V3** mit West-Spange, in Tieflage bzw. unterirdisch

V5 Tunnel im Stadtgebiet

= gemeinsame oder getrennte Röhren, für alle Zugarten oder nur Güter **unter der Stadt durch**

V6 Tieflage (rd. 7 m)

= auf gesamter Länge und Breite, Unterführungen sind ebenerdig, in T **Senke durch die Stadt**

V7 Tieflage (rd. 3 m) [Vorschlag MdB Silberhorn]

= auf gesamter Länge, Unterführungen werden zu Eisenbahn-Überführungen

V8 Partielle Tieferlegung im Bereich zwischen Münchner Ring und Strickerstraße

= möglicher gemeinsamer Untersuchungsbereich Stadt und DB

V9 Geschwindigkeitsreduzierte Durchfahrt

= 200 bzw. 160 km/h für ICE sowie <160 km/h für Güterzüge

„langsam“ durch die Stadt

Erläuterung der 9 Varianten



1 Viergleisiger Ausbau der Bestandsstrecke (DB-Vorentwurf) = Neutrassierung von 2 Gleisen

mitten durch die Stadt

aktueller Plan der DB – vorgelegt am 30.11.2011 im Stadtrat:

2 neue Gleise werden in östlicher Lage zu den bestehenden Gleisen angebaut
durch den Neubau besteht Recht auf Lärmschutz, Folge = 6-8m hohe Mauern
Gefährdung des Weltkulturerbe von Bamberg ist sehr hoch
Abriss von Firmen, Häusern, Gärten und Gartenbauflächen
optische 2-Teilung der Stadt in Ost und West

Erläuterung der 9 Varianten

Redaktionell bearbeitet durch AG Bahnsinn-Bamberg ©

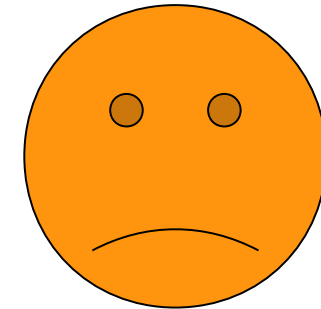


1 Viergleisiger Ausbau der Bestandsstrecke (DB-Vorentwurf)
= Neutrassierung von 2 Gleisen

mittlerweile durch die Stadt

aktueller Plan der DB – vorgelegt am 30.11.2011 im Stadtrat:

2 neue Gleise werden in östlicher Lage zu den bestehenden Gleisen angebaut
durch den Neubau besteht Rechtsschutz, Folge = 6-8m hohe Mauern
Gefährdung des Weltkulturerbes von Bamberg ist sehr hoch
Abriss von Firmenhäusern, Gärten und Gartenbauflächen
optische Verschönerung der Stadt in Ost und West



NIEMALS - wir dulden keinerlei ZERSTÖRUNG

dieser Plan wird nie akzeptiert

Erläuterung der 9 Varianten

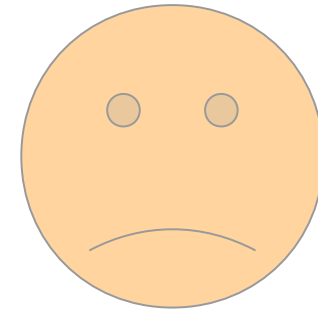


1 Viergleisiger Ausbau der Bestandsstrecke (DB-Vorentwurf) = Neutrassierung von 2 Gleisen

mitten durch die Stadt

aktueller Plan der DB – vorgelegt am 30.11.2011 im Stadtrat:

2 neue Gleise werden in östlicher Lage zu den bestehenden Gleisen angebaut durch den Neubau besteht Recht auf Lärmschutz, Folge = 6-8m hohe Mauern Gefährdung des Weltkulturerbes von Bamberg ist sehr hoch Abriss von Firmen, Häusern, Gärten und Gartenbauflächen optische 2-Teilung der Stadt in Ost und West



2 Viergleisiger Ausbau der Bestandsstrecke (+ Lärmschutz) = '1' – jedoch mit modernsten und innovativen Lärmschutzmaßnahmen

mitten durch die Stadt

aktueller Plan der DB – ergänzt durch modernste Techniken:

2 neue Gleise werden östlich zu den bestehenden Gleisen angebaut – siehe „1“ der Lärmschutz wird mit neuesten, zugelassenen Maßnahmen durchgeführt Gefährdung des Weltkulturerbe von Bamberg wird verringert – Mauern nur 3-5m Abriss von Firmen, Häusern, Gärten und Gartenbauflächen bleibt optische 2-Teilung der Stadt in Ost und West evtl. weniger spürbar



3 Ost-Umfahrung der Bahn → Studie bis April 2013 = ICE-Sprinter + Güterzüge nach Berlin mit 4 Gleisen an der A73

außen herum im Osten

Ostumfahrung ist Alternative der Bahn – nur für „Berliner Züge“

2 oder gar 4 neue Gleise werden entlang der BAB im Osten geführt
oberirdische Strecke ohne Deckel und Tunnel, aber mit Schallschutzwänden
kein Recht auf Lärmschutz im Stadtgebiet – Weltkulturerbe ist gesichert
Würzburger Güterverkehr bleibt im Stadtgebiet, nun aber ohne Lärmschutz
Abriss im Stadtgebiet entfällt - optische 2-Teilung ebenfalls

4 totale Güterzug-Umfahrung (Variante der „AG Bahnsinn“) nur Güterzüge, auf 2 Gleisen, ähnlich '3' aber + WÜ-Züge, teils unterirdisch

außen herum im Osten

Vermeidung von Lärm durch unterirdische Strecke:

2 neue Gleise nur für Güterverkehr entlang der BAB nach Berlin **und** Würzburg
totaler Lärmschutz durch unterirdische Strecke – kein Güterzug mehr in der Stadt
Weltkulturerbe Bamberg bleibt gesichert – nur Mini-Lärmschutz für ICE notwendig
kein Abriss oder Verlust von Firmen, Häusern, Gärten und Gartenbauflächen
Eingriff Hauptsmoorwald, Ersatz durch Renaturierung, auch im Stadtgebiet mögl.



5 Tunnel unter dem Stadtgebiet gemeinsame o. getrennte Röhren für alle Züge oder nur Güterzüge

unter der Stadt durch

Tunnel im Bergbau von BA-Süd bis BA-Nord:

2 Varianten gibt es bei dieser Lösung:

- 4 Gleise für alle schnellen Gleise (ICE + Güterverkehr Berlin)
 - 2 Gleise nur für den Güterverkehr nach Berlin
- „Würzburger“ Güterzüge bleiben oberirdisch (*Kreuzung mit ICE-Strecke verboten*)
Lärmschutz nur für Restverkehr (1/3) an Güterzügen notwendig

6 + 7 Tieflage (7m o. 3m) = SENKE (teilweise Variante „Silberhorn“) auf gesamter Länge und Breite, Unterführungen ebenerdig, teils Überdeckung; aus Unterführungen werden Überführungen

Senke durch die Stadt

Absenkung aller Gleise, bzw. von 4 Gleisen mit weniger Mauern:

die Gleise werden tiefer gelegt, die Problem-Unterführungen verschwinden
der Lärmschutz wird viel niedriger ausfallen – teilweise begrünt oder mit Glas
Gefährdung Weltkulturerbe Bamberg ist teilweise vermieden → Gärtnerland?
Abriss von Firmen, Häusern, Gärten und Gartenbauflächen bleibt



8 Partielle Tieferlegung zwischen Münchner Ring und Strickerstraße *möglicher gemeinsamer Untersuchungsbereich Stadt und DB*

Senke nur im Süden

Absenkung aller Gleise, bzw. von 4 Gleisen auf Teilstrecke:

die Gleise werden tiefer gelegt, Problem-Unterführungen verschwinden
der Lärmschutz wird hier niedriger ausfallen – teilweise begrünt oder mit Glas
Gefährdung Weltkulturerbe Bamberg ist nur teilweise vermieden
Abriss von Firmen, Häusern, Gärten und Gartenbauflächen bleibt
S-Bahn-Halt an der Arena entfällt evtl. mit dieser Absenkung

9 Geschwindigkeitsreduzierte Durchfahrt

„langsam“ durch die Stadt

= ICE 200/160 km/h und Güterzüge < 160 km/h im Stadtgebiet

Reduzierung bringt erst bei rund 50-60 km/h eine spürbare Wirkung
Lärmschutz zusammen mit neuen, zugelassenen Maßnahmen durchgeführt,
würde die immer noch notwendigen Mauern senken, auf ca. 3-5m
Abriss von Firmen, Häusern, Gärten und Gartenbauflächen bleibt – Teilung auch
nur als zusätzliche Maßnahme denkbar – *alleine aber ohne echte Wirkung*