

## Teil 4 – gibt es echte Alternativen? *Nachbesserung bei Var. 4*

Nach den bisherigen 3 Inforeihen sollen zu guter Letzt die vorhandenen 9 Varianten beleuchtet werden! Die Vorgaben sind klar – sie müssen einfach das Wohl der Menschen, den Schutz der Natur und das zukünftige Stadtbild nachhaltig mit den Zielen der Bahn in Einklang bringen.

### Kann überhaupt eine der 9 Varianten diese Bedingungen erfüllen?

**Wir sagen JA!** Schon bei den bisherigen Betrachtungen hat sich die Spreu vom Weizen getrennt. Fangen wir mit den wenig zielführenden Varianten an:

- **V 1:** die Ursrungspläne „mitten durch“ – *entfällt wegen der zerstörenden Auswirkungen*
- **V 3:** oberirdische OST-Umfahrung der Bahn – *als Studie informativ, aber kein Weg für Bamberg*
- **V 6 - V 7 - V 8:** für alle 3 Absenkungen gelten ähnliche Nachteile:

*Alle Versorgungsleitungen von Telefon, Strom bis hin zum Kanal- und Sammlersystem müssten vollständig verändert werden. Dazu kommt noch die fachlich bewiesene Tatsache, dass die Tieferlegung der Bahngleise keinerlei Lärmschutz bewirkt (z.B. bereits heute erkennbar am Bahnabschnitt Erlangen-Fürth).*

- **V 9:** Geschwindigkeit reduzieren – *sollte als Forderung natürlich für alle Varianten gelten*

### Wie sieht es nun bei den 3 verbleibenden Varianten aus:

→ **V 2:** identisch mit V1 – *aber mit modernstem Lärmschutz*

Auf das Gefahrenpotential insbesondere für den Weltkulturerbetitel haben wir bereits in der letzten Ausgabe (Teil 3) ausführlich hingewiesen. Noch immer sind die meisten der hier benötigten Lärmschutz-Techniken nicht genehmigt! Zudem gibt es bislang keinerlei Schutz-Szenarien bei einem Giftgas-Unfall innerhalb bestehender Wände.

→ **V 4: Güterzug-Umfahrung** - *mit Teil-Tunnelung im Osten*

→ **V 5: reiner Güterzug-Tunnel** - *unter der Stadt hindurch*

Diese beiden Lösungsoptionen zeichnen sich durch den besonders schonenden Umgang mit Bamberg und seinen Bürgern aus. Die Vorteile liegen hier klar auf der Hand – der „durchfahrende“ Güterzug-Lärm wäre gänzlich verschwunden, das Weltkulturerbe bewahrt und die Teilung verhindert.

Bei der Variante 4 haben sich nachträglich noch deutliche Verbesserungen ergeben, die im neuen Schaubild gut zu erkennen sind. Die bisherige Westspange entlang der A70 wurde ersetzt durch eine Einbindung bei Hallstadt-Nord. Dies würde auch für Hallstadt niedrigere Lärmschutz-Wände bedeuten! Wichtig ist die Unterquerung der A70 sowie die nachfolgende Tieflage, die auf konkrete Nachfrage technisch in jedem Fall machbar sind.

Die Grundwasserströme im Osten und auch die Wasserschutzgebiete im Süden können laut den Aussagen von Spezialisten gesichert werden. Schaut man sich beide „Tunnel-Ideen“ mit diesem Hintergrundwissen genauer an, kommt man schnell zu der Erkenntnis, dass hier die geringsten Belastungen für uns alle entstehen und wohl fast alle Vorgaben positiv erfüllt werden.