

Die Stadtwerke sollten ferner einen Tarif anbieten, der den Bürgern effektiv erneuerbare Energie liefert, indem die Einnahmen aus diesem Tarif garantiert in lokale Investitionen für erneuerbare Energien fließen.

18. Alternativvorschlag zur „ICE-Trasse“

Keine Teilung Bambergs durch meterhohe Lärmschutzwände!

Zunächst einmal muss man wissen, dass der Begriff „ICE-Trasse“ irreführend ist. Es geht vorrangig nicht um den ICE, sondern um den Güterverkehr.

Diese Trasse ist Teil der europäischen Güterzugstrecke von Süditalien nach Schweden und außerdem ein Prestigeprojekt der damaligen Bundesregierung, die nach der sog. Wiedervereinigung diese Streckenführung als Teil des Projekts „Deutsche Einheit“ absegnete. Wegen des ICEs bräuchte man auch keine Lärmschutzwände, schließlich ist er der leiseste aller Züge auf unseren Schienen. Den Höllenlärm verursachen vor allem die Güterzüge mit ihrem total veralteten Wagenmaterial.

Bei der Stadtratssitzung am 27. November 2013 war die Bahn gleich mit vier Vertretern anwesend, die versuchten, dem Stadtrat die Variante des Ausbaus der Bestandsstrecke durch Bamberg mit den Lärmschutzwänden schmackhaft zu machen.

Der sogenannte „innovative Lärmschutz“, der dabei zum Einsatz kommen soll, ist äußerst fragwürdig. Schienenstegdämpfer, die laut Bahn ca. 5 - 6 Dezibel Lärminderung bringen sollen, dämpfen nach unabhängigen Gutachtern höchstens um 1 Dezibel. Sogenannte „besonders überwachte Gleise“ werden überwacht und auf Unebenheiten geprüft und sollen bei Bedarf sofort geschliffen werden. Das kostet natürlich Geld und mindert den Profit.

Deshalb ist es fraglich, ob diese Überwachung und die Maßnahmen, die dann des Öfteren nötig wären, auch wirklich so durchgeführt werden.

Dazu kommt, dass diese ganzen Maßnahmen nur greifen, wenn alle Güterzugwagen sofort umgerüstet würden. Bremsen und Fahrgestelle müssten eigentlich so schnell wie möglich ersetzt werden. Das ist allerdings wieder eine sehr kostspielige Maßnahme, die uns das Ganze sehr kritisch betrachten lässt.

Deshalb und weil sie außerdem

1. Bamberg optisch total teilt und Bamberg-Ost quasi zu einem Ghetto macht und
2. den Status Bambergs als Weltkulturerbe gefährdet

kommt diese Variante für uns nicht infrage.

Unsere Stadt ist wirtschaftlich auf den Tourismus angewiesen und eine Aberkennung des Titels würde verheerende Folgen haben. Bei den Sichtachsen, die für den Status als Weltkulturerbe wichtig sind, will die Bahn jetzt Glaswände bauen. Hier stellen sich die Fragen: Wie lange bleiben diese Wände durchsichtig und wer ist für die Reinigung dieser

Wände zuständig? Die Bahn bestimmt das nicht, d. h. es wird die Stadt Bamberg sein, und damit wird das Geld der Bürger*innen wieder einmal sinnlos verbraten.

Von den Stadträten wird die Variante eines Güterzugtunnels unter der Stadt favorisiert. Auch damit können wir uns nicht anfreunden. Laut Angaben der Bahn soll die Bauzeit mindestens 8 Jahre betragen. Mindestens 8 Jahre Verkehrschaos in Bamberg wollen wir nicht. Dazu kommt das Risiko von Beschädigungen der anliegenden Häuser durch Erschütterungen und Senkungen. Die Bahn AG wird sich höchstwahrscheinlich vor der Regulierung der Schäden drücken, sodass es wieder an den Hausbesitzern und der Stadt selbst hängen bleiben wird.

Als dritte Variante bietet die Bahn eine Ostumfahrung entlang der A73 an. Diese allerdings oberirdisch und mit einer Brücke über die Autobahn. Es fehlt dabei auch ein Abzweig nach Rottendorf/Würzburg, sodass Güterzüge in Richtung Würzburg immer noch durch Bamberg fahren müssten.

Dies dann allerdings mit vermindertem Lärmschutz, da ja weniger dieser Lärmproduzenten durch die Stadt fahren. Die Bahn rechnet den Lärmschutz und damit die Höhe der Mauern herunter, indem beim Lärmpegel nicht die Spitzenwerte, sondern ein Mittelwert über 24 Stunden gemessen und genommen wird, und hier spielt natürlich die Anzahl der Züge eine Rolle.

Einer Ostumfahrung in dieser Form stimmen wir zwar nicht zu, aber es gibt auch noch die Güterzugumfahrung im Osten, die von Ingenieuren der Bürgerinitiative „AG Bahnsinn“ entwickelt wurde.

Diese würde ebenfalls entlang der Autobahn geführt, allerdings tiefergelegt und gedeckelt, wodurch auch eine Art Tunnel entstehen würde. Dieser Deckel würde nach Fertigstellung wieder renaturiert, d. h. wieder bepflanzt, womit dann auch die Bedenken der Umweltschützer und Naturschutzverbände gegenstandslos würden. Was dem Hauptmoorwald durch den Bau genommen würde, würde ihm zum größten Teil auch wiedergegeben werden. Sie würde auch nicht über die Autobahn geführt, sondern unter ihr hindurch, und sie beinhaltet einen Abzweig für Güterzüge Richtung Würzburg, wodurch diese auch nicht mehr durch die Stadt fahren müssten.

Die Tieferlegung und Deckelung sollte allerdings bereits an der Geisfelderstraße beginnen um die Anwohner der Siemensstraße, Hertzstraße und Max-Planck-Straße vor dem Lärm zu schützen. Künftige Bewohner des ehemaligen Kasernengeländes wären damit ebenfalls geschützt.

Die *Bamberger Linke Liste* sieht diese Variante als die beste Lösung des Problems und unterstützt deshalb das Konzept der Bürgerinitiative *AG Bahnsinn*.

Im Stadtrat werden wir uns für dieses Konzept einsetzen und fordern alle Bürger*innen, den Stadtrat und die Verwaltung dazu auf, dasselbe zu tun.