

# Stellungnahme der AG Bahnsinn zur Sitzungsvorlage vom Baureferat

## A) Allgemeine Feststellungen

Der Beschluss in der Stadtratsitzung am 27.11.2013, zur Sitzung direkt vor dem nächsten Koordinierungstreffen am 01.04.14 von der Verwaltung neben einer Prüfungsvorlage auch noch eine Bewertung der 3 Varianten des Bahnausbaus zu verlangen, war eine unglückliche, bzw. verfrühte Entscheidung. Das Baureferat war dadurch gezwungen, eine Bewertung vorzunehmen, ohne über alle relevanten Daten zu verfügen.

Wie sich letztlich zeigte, war die Bahn nicht in der Lage die erforderlichen Planänderungen und belastbaren Daten rechtzeitig zu liefern. Dennoch wurde eine Abwägung vorgenommen, die für den 26.03. als Entscheidungsmatrix vorlag. Eine ausführliche Arbeit, die jedoch den Namen „Matrix“ nicht im Geringsten verdient.

## Übersicht der wesentlichen Fehler, Versäumnisse oder Spekulationen:

- veraltete Zahlen und Daten der DB wurden ungeprüft übernommen, trotz offensichtlicher Fehler
- Variante 3 wurde ausschließlich ohne die Verbesserungen der „Bahnsinn-Variante 4“ herangezogen. Aktuell längst vorliegende Zugeständnisse der Bahn (Tunnelung und BAB-Abstand) sind gänzlich verschwiegen
- in der vorgelegten Bewertung wurde das Thema Lärmschutz beurteilt, obwohl hierzu erst am 23.01.14 ein Auftrag (*ausgerechnet* an „Möhler+Partner“) vergeben wurde, dessen Ergebnis noch gar nicht vorliegt. Zudem berücksichtigt sie die Belange der Anwohner nur sehr oberflächlich.
- die bisherigen Gutachten sind von Firmen durchgeführt, die als Lobbyisten der Bahn anerkannt sind. Gerade bei *Möhler+Partner* und *Emsch+Partner* ist nachgewiesen, dass sie den Hauptanteil ihrer Aufträge von der Bahn erhalten und auch als deren Sachverständige agieren.
- wesentliche Gefahren oder Probleme, z.B. Gefahrgutunfälle und Rettungsszenarien fehlen. Eine Stellungnahme der Rettungsdienste und des Katastrophenschutzes wurde nicht eingeholt.
- bei allen Bewertungen des Naturschutzes wurde immer die oberirdische Variante 3 zugrunde gelegt, vorliegende Optionen des Tunnels oder ein früherer Beginn im Süden blieb außen vor
- existenzielle Gefahren der Gärtner durch Flächenverluste in Süd- und Nordflur sind lediglich erwähnt, während ausgleichsfähige Flächen und Freizeitgebiete im Hauptsmoorwald deutlich höher gewichtet sind
- Wohn- und Wertverluste für Anwohner, sowie Verluste für Firmen und auch für die Stadt wurden bei der Beurteilung gänzlich außer Acht gelassen
- die Gefahren für den Erhalt des Weltkulturerbestatus wurden stark verharmlost – das Akzeptieren von 3m-Wänden bei wissentlich falschen Bahn-Angaben ist sehr gefährlich!

## FAZIT

**Die vorliegende Bewertung ist wegen fehlender Fakten mangelhaft und aufgrund zurückgehaltener Verbesserungen sogar unbrauchbar.**

## B) Detail-Analyse nach bisherigem Wissenstand

### 1.) Die vorliegende Unterlage berücksichtigt keine Verbesserungsvorschläge aus V4

Die Zusage der Bahn, den Trassenabstand zur Autobahn auf 4-7m reduzieren zu können, wurde nicht berücksichtigt. Damit sind die angeführten Berechnungen des Flächenverbrauchs falsch, nämlich zu hoch.

Es fehlen die wesentlichen Hinweise auf Flächenverluste der 2 anderen Varianten:

- südl. Waldgebiet bis „altes Wasserwerk“ → ca. 10 ha Flächenverlust im Bannwald
- Südflur bis FO-Str. → ca. 3 ha Flächenbedarf im Wasserschutzgebiet
- Nordflur bis Hallstadt → ca. 7,5 ha Flächenbedarf im Gärtnerland

**Der Flächenverlust wurde trotz Abzweigung nach SW/WÜ mit den (von der Bahn berechneten) 2,5 ha Gesamtfläche im Norden unverhältnismäßig verharmlost!**

**Übrigens:** der errechnete Wald-MEHR-Verbrauch bei der Umfahrung ggü. V2/5 beträgt **ca. 7 ha**.

Alle Aufzählungen 1 - 10 (D 1.1. des Sitzungsvortrags) sind von der Bahn vorgegeben und 1:1 übernommen worden. Auf welcher Quelle beruht die nachfolgende Aussage (Nr. 9):

„Berücksichtigung eines 6-spurigen Ausbaus der BAB 73“?

Dies ist bislang noch in keinem BVWP erwähnt. Wo bleiben aber hier die Bedenken gegen eine weitere Zerschneidung des Hauptmoorwalds?

Schlusssatz Abschnitt 1.1:

„Aktuell wird durch die DB ProjektBau GmbH die gewünschte Umplanung hinsichtlich dieser drei Punkte erarbeitet.“

**In der sogenannten „Matrix“ sind diese Umplanungen jedoch nirgendwo berücksichtigt!**

Die mögliche Tunnelung im Osten bleibt sogar gänzlich unberücksichtigt. Nimmt man die durchaus machbare Chance eines Abtauchens ab Muna/Geisfelder Str. hinzu, verbessern sich dadurch auch sämtliche Lärmprognosen.

Der Hinweis auf Wegfall des Golfplatzes erübrigt sich bei dieser Betrachtung ebenfalls! Ganz im Gegenteil – nach der Bauphase und Abschluss der Deckelung gibt es sowohl für Kramersfeld als auch den Golfplatz sogar **verbesserte** Rahmen- und Lärmbedingungen.

### 2.) Die Trassenverläufe sind bei Variante 5 (Tunnel) unvollständig geprüft

Aus den z. Zt. vorliegenden Unterlagen ist nicht klar ersichtlich, warum das Abtauchen nach „Münchner Ring“ möglich ist, nicht jedoch ab dem „alten Wasserwerk“ bei KM 58,7.

- Entfernung Wasserwerk bis Forchheimer Str: → ca. 650m
- Entfernung „Münchner Ring“ bis „Geisfelderstr.“: → ca. 560m

Bei einer Änderung der FO-Straße über die Gleise hinweg wäre ein früheres Abtauchen lösbar.

Gleich bleibt aber die Problematik in der Süd- und Nordflur. Tunnelportale sind in jedem Fall sehr umfangreiche Eingriffe in die Flächen. Größter Vorteil beim früheren Abtauchen ist hierbei das Verhindern der Zwangsteilung entlang der Wunderburg.

Der größte Schwachpunkt dieser Bahn-Pläne ist jedoch der Bau von 2 Röhren anstatt einer Doppelgleis-Röhre. Dies gilt ganz besonders für die Abzweigung zur Weststrecke nach SW/WÜ.

Eine ausführliche Prüfung oder Klarstellung liegt bislang nur von der Bahn vor und gehört, genauso wie bei der Güterzug-Umfahrung, zu den Aufgaben für eine neutrale Begutachtung.

### **3.) Sonstige Korrekturen und Hinweise auf fehlende Prüfungen**

#### **3.1 ungeprüfte Akzeptanz von Bahnaussagen**

Die ungeprüfte Übernahme aller Angaben der DB und der ihr zuarbeitenden Firmen durch die Verwaltung grenzt an Fahrlässigkeit. Es liegen noch immer keine Messwerte zur Lärmbelastung mit den zugehörigen Parametern (Anzahl und Art der Züge, Schallausbreitung etc.) vor, obwohl dies mit Stadtratbeschluss vom 23.05.2012 gefordert wurde.

Hier muss die DB endlich stärker in die Pflicht genommen werden!

#### ***Ein Beispiel für die Unglaubwürdigkeit von Aussagen der DB:***

Bamberg und Erlangen haben relativ gleiche Werte hinsichtlich Zugzahlen und Lärmbelastung. In Erlangen sind die (modernen) Lärmschutzwände im Gewerbe-Gebiet „alter Güterbahnhof“ 4 - 4,5 m hoch. In Bamberg aber sollen im Wohngebiet(!) 3 m hohe Wände ausreichend sein? Dies erinnert an die Täuschung von Unterleiterbach → dort wurden es am Ende dann doch 4,50 - 5 m!

#### **3.2 Baubelastung in Bamberg:**

Die Beurteilung aller Baubelastungen fehlt, bzw. werden der Bahn überlassen. Es besteht eine große Notwendigkeit, sämtliche Auswirkungen selbst zu bewerten:

- welche Folgen entstehen der Stadt direkt und indirekt
- wie hoch sind die Erschütterungsbelastungen – gibt es Messwerte
- wie wirkt es sich aus auf Pendler, Schüler, Anwohner und Touristen
- wie können die Lärm- und Schmutzfolgen abgefangen werden (*siehe Ebenfeld!*)
- gibt es Chancen, den nächtlichen Baulärm zu vermeiden
- welche Folgekosten entstehen Stadt und Bürgern (Schmutz oder Zerstörung)

***...und das alles bei einer zu erwartenden Bauzeit von mind. 8 Jahren.***

#### **3.3 Wertverluste der Stadt und der Bevölkerung**

Wie hoch sind die Auswirkungen auf die Lebensqualität während oder nach dem Bau. Es fehlt zwingend eine Beurteilung der langfristigen Folgeschäden, vor allem für die Bewohner.

- Veränderung der Lebensqualität
- Verlust an Wohnwert im Umfeld
- finanzielle Einbußen durch Wertverlust (*Schall-Schutzfenster stellen in Verbindung mit Lärmschutz-Wänden keine Wertsteigerung dar*)

Diese nachhaltigen Verluste betreffen Anwohner, Baugesellschaften und -genossenschaften sowie Vermieter gleichermaßen und müssen auch aus der Sicht der Stadt bewertet werden!

#### **3.4 Beurteilung für Gereuth, Wunderburg und Gärtnerland fehlt**

Die Auswirkungen auf Hauptsmoorwald und BA-Ost sind zigfach beleuchtet – jedoch auch nur bei oberirdischer Umfahrung. Die negativen Folgen für die Süd- und Nordflur bei den Varianten 2 und 5 werden verharmlost und geschönt. Gleiches lässt sich für die Belastung der Wunderburg und der Gereuth feststellen.

Es ist notwendig, die Verbesserungsvorschläge detailliert zu vergleichen. Die einseitige Bewertung in der Vorlage lässt keine objektive Beurteilung zu und führt zu einseitigen Ergebnissen.

### **3.5 Beurteilung „Wasser/Grundwasser“**

Stellungnahmen zu diesem Problemfeld werden nur in unveröffentlichten Gesprächsprotokollen mit Wasserwirtschaftsamt Kronach und den Stadtwerken erwähnt. Erforderlich ist natürlich ein ausführliches und neutrales Gutachten für alle drei Varianten.

### **3.6 Betrachtung der Gefährdung für den Status UNESCO-Weltkulturerbe**

Die Beurteilung der Gefährdung des Weltkulturerbe-Status ist sehr oberflächlich. Es wird suggeriert, als ob mit Glas- und „versprochenen“ 3m-Wänden keine Gefahr mehr bestünde. Denn der für den Weltkulturerbe-Status ebenso wichtige Faktor „Erhalt des Gärtnerlandes“ wird allenfalls am Rande geprüft.

Tatsache bleibt, dass Wände – egal welcher Höhe – zu einer noch stärkeren optischen und psychologischen Teilung der Stadt führen werden. Die bisher schon vorhandenen regionalen Befangenheiten (Berg-Mitte-Bahn-Ost) in der Bevölkerung verstärken sich wieder und alle Bemühungen auf Integration der Konversionsgebiete werden unnötig erschwert.

Eine schriftliche Beurteilung durch die UNESCO bereits im Vorfeld wäre geboten.

### **3.7 Innenstadt-Tangente (IT) und S-Bahn Haltestelle**

Gerade das Argument, Wegfall der IT verwirrt bei der Beurteilung. Die Umplanungen im Stadtrat für diese IT waren nur deshalb notwendig, weil die Bahn in den Altplänen eine veränderte Gleisführung vorgesehen hat. Fällt diese wieder weg, ließen sich wesentlich kostengünstigere Ertüchtigungen der Geisfelder Unterführung sowie der Nürnberger- und Schwarzenbergstraße verwirklichen. Der Abriss von zig Gärten wäre unnötig, ebenso wie rund 20-30 Mio Kosten!

Der S-Bahn-Halt wurde bis heute von der bay. Eisenbahngesellschaft nicht befürwortet. Anzeichen auf eine Zustimmung erscheinen nur noch als reine Illusion. Ohne ausreichende Sicherheiten bei den Fahrgastzahlen wird sich die schwerfällige BEG schlecht dafür begeistern lassen.

### **3.8 Rettungswesen bei Gefahrgut-Unfällen**

Zu möglichen Gefahrgut-Unfällen findet sich keine Aussage in der Sitzungsvorlage.

Dies ist aber ein ganz entscheidender Punkt für die Sicherheit der Anwohner an der Bahntrasse. Wenn, wie von der DB geplant, Gefahrgutzüge mit ätzenden, brennbaren, explosiven und anderen umweltgefährdenden Stoffen mit bis zu 120 km/h durch die Stadt rasen, sollte man sich nicht blind auf örtlich kaum abgestimmte Notfallpläne der DB verlassen.

Hier sind Expertisen der örtlichen Berufsfeuerwehr und des Katastrophenschutzes notwendig.

Nur noch einmal zur Erinnerung:

Bei einem Unfall 2013 in Düsseldorf vergingen rund 30 Minuten bis die örtliche Einsatzleitung den Inhalt der gekenterten Waggons überhaupt kannte!

Auch die Standard-Zugangstüren in Wänden nützen den Einsatzkräften nicht, um auf die Gleise vorzudringen und Schaden abzuwenden. Gibt es überhaupt einen Evakuierungsplan für die örtlichen Einsatzkräfte bei einer Vermauerung der Bahnstrecke?

### 3.9 Systematik und Begriffsdefinitionen sind unverständlich

Unter C) 3.1.1 – 3.2.3 werden die Konfliktschwerpunkte K6, K7 und K8 mehrfach vergeben. Eine klare Zuordnung und Systematik ist nicht zu erkennen.

K6 = Flächeninanspruchnahme innerhalb des Überschwemmungsgebietes  
verbunden mit einer potenziellen Beeinträchtigung des Rückhaltevermögens

K6 = Grundwasserfluss bei Realisierung eines Tunnelbauwerkes

K7 = Flächeninanspruchnahme innerhalb des Überschwemmungsgebietes und  
Rückhaltevermögens

K7 = Baubedingte Beeinträchtigungen von Bodendenkmalen

K8 = Bodendenkmale

K8 = Sichtbeziehungen auf das Weltkulturerbe und Bodendenkmale

Ebenso fehlen klare Erläuterungen:

Wie sind die Beeinträchtigungen „baubedingt“, „anlagenbedingt“, „betriebsbedingt“ definiert?

### C) Resümee aus Sicht der AG Bahnsinn

Das Erstellen einer Entscheidungsmatrix setzt voraus, dass **alle** Fakten bekannt sind. Erst dann lassen sich die relevanten Faktoren gewichten, um zu einer optimalen Lösung zu gelangen. Der Sitzungsvortrag, also die Grundlage für die „Matrix“, ist in wesentlichen Punkten unvollständig.

Von der Bahn gelieferte Daten wurden ungeprüft übernommen, bzw. fehlende Daten zwar angesprochen, aber als Fehler nicht in der Matrixerstellung berücksichtigt.

Der Sitzungsvortrag erläutert alle möglichen negativen Auswirkungen einer „Ost-Umfahrung“, die hier immer nur als oberirdisch dargestellt wird, obwohl eine Tieferlegung der Trasse bzw. Tunnellösung Prämisse war.

Lärmschutz und Belange der Anwohner an der Bestandsstrecke dagegen werden mit wenigen Stichworten mehr als dürftig behandelt. Von Wertverlust z.B. ist keine Rede, die Lebensqualität ist kein Thema - der Naturschutz ist das einzig wichtige Thema.

Da darf man schon fragen: ***Wo bleibt der Schutz der Menschen in unserer Stadt?***

Es bleibt deutlich festzuhalten, dass der Schutz der Gesundheit selbst mit 3m-Wänden nur sehr unzureichend gewährleistet ist. Ein ausgeglichener Schlaf wird für Anwohner damit noch lange nicht gewährleistet. Es handelt sich lediglich um „rechtlich grenzwertige“ Lärm-Kosmetik. Von einer psychologischen Zwangsteilung ganz zu schweigen.

Es ist das alleinige, hoheitliche Recht der Stadt und ihrer Gremien, die räumliche Gestaltung selbst zu bestimmen ? Art. 26 Grundgesetz!

Der ursprüngliche Beschluss des Stadtrates, neutrale Gutachten abzuwarten, wird durch diese voreilige „Bewertung“ in jedem Fall ausgehebelt und zur Farce.

Die kommunale Planungs- und Finanzhoheit sollte niemals der Bahn überlassen werden.

**Die AG Bahnsinn sieht in der reinen Güterzug-Umfahrung die schonendste Lösung für Mensch, Natur und Stadtbild. Deshalb bestehen wir auf einer neutralen und vollständigen Überprüfung aller Optionen. *Eigensinnige Haltungen helfen Niemandem.***

**Der Bürger als Souverän hat bundesweit schon mehrfach bewiesen, dass zusammen mit den gewählten Repräsentanten genügend Druck auf die Entscheidungen bei Bund und Bahn ausgeübt werden kann. Warum also sollte sich Bamberg zurück halten?**