

Die Güterzug-Umfahrung

Die alternative Idee zur Umfahrung für Bamberg im Osten im Zusammenhang mit der Neubau-
strecke VDE 8.1, Nürnberg-Erfurt ist als reine Güterzugstrecke vorgesehen. Die zu Grunde gelegte
Entwurfsgeschwindigkeit beträgt dabei 80 km/h, der entsprechende Kurvenradius liegt bei ca. 400
m. Die 2-gleisige Umfahrung soll parallel zur A73 in minimalem Abstand auf deren Westseite
Richtung Autobahnkreuz Bamberg geführt werden.

Aus technischen Gründen (Durchfahrtshöhe LKW ca. 4,50 m) liegt das Gleisniveau von Haus aus
ca. 3-4 m tiefer als die BAB, um die Unterquerungen der nach Osten führenden Straßen leichter zu
ermöglichen. Hier ergibt sich durch das vertiefte Gleisbett mit seitlichen Stützmauern bereits ein
effektiver Schallschutz von mind. 3-4 m (entsprechend einer gleich hohen Schallschutzwand).

Vor dem südlichen Bereich des Flugplatzes „Breitenau“ muss die Trasse tiefer eintauchen, um die
vollständige Profilverfreiheit für die Start-/Landebahn in Richtung Lichteneiche zu gewährleisten.
Spätestens ab dort, besser schon ab Zollnerstr, ist eine Betonabdeckung mit entsprechender
Überschüttung und Begrünung vorzusehen. Am Ende der Landebahn liegt die Bahntrasse dann ca.
10 m unter dem Gelände, dort wo die Gartengrundstücke an der Kemmerstraße beginnen.

Über der „gedeckelten“ Trasse ist gleichzeitig ein **zusätzlicher** Schutz vor Lärm möglich, soweit die
Belange des Flugverkehrs das zulassen und bisherige Schallpegel dies erfordern.

Die vertiefte (getunnelte) Trasse schwenkt nun innerhalb des Autobahnbogens mit dem o.g. Radius
unterhalb der A70 fast 90° nach Westen in Richtung Würzburg. Die sogenannte Westspange
verläuft weiter als Güterzuganbindung an die Altstrecke BA-WÜ. Nach Norden zweigt unterirdisch
vor dem Bogenende die 2-gleisige Anbindung an die Strecke in Richtung Berlin. Diese unterquert
(untertunnelt) die BAB A70 und führt nach ca. 2-300 m als vertiefte Trasse Richtung Hallstadt-Nord.

Die Westspange mit 1 Gleis wird mindestens bis zum Industriegebiet als gedeckelte Trasse
ausgeführt, ab dort - mit ausreichendem Abstand zu Wohngebieten - als vertiefte Wanne geplant.

Im gesamten Ortsbereich Kramersfeld kann durch die tiefliegende, gedeckelte Trasse zusätzlicher
Schallschutz zur BAB in Form eines höheren Walls (wie jetzt teilweise schon in niedriger Version
vorhanden) oder mit begrünten Gabionenwänden erhalten.

Die Auswirkungen der geplanten Baumaßnahmen:

Die derzeitigen Abstände der nächstliegenden Wohngebäude zur BAB betragen bei wenigen
Gebäuden ca. 53-56m, bei allen weiteren mehr als 63m. Durch die notwendige Baubreite der DB-
Trasse von ca. 20-25m, einschließlich Schutzstreifen zur BAB, ergeben sich für den fertigen
Bauzustand Gebäudeabstände von mind. 30m im Bereich des Bahn-Abzweiges. Hier liegt die
Bahntrasse wegen der Unterquerung BAB A73 mit ca. 10m auch am Tiefsten!

Durch die komplette Einhausung (Überdeckung) der Bahntrasse mindestens ab Zollnerstr. bis zum
Industriegebiet Kramersfeld bzw. BAB-Unterquerung ist eine Lärmproblematik für die naheliegenden
Wohngebiete (Kramersfeld, Lichteneiche, Gartenstadt) mehr als ausreichend vermieden. Bei den
weiter entfernt liegenden Wohngebieten bietet die Absenkung der Trasse ausreichenden
Lärmschutz.

Durch schwingungsdämpfende Bettung der Fahrbahn sind störende Erschütterungen durch den
Bahnbetrieb bei mehr als 30m Abstand zum Tunnel nicht zu erwarten. Darüber hinaus handelt es
sich hier um sandigen Untergrund (kein starrer Fels, wie etwa an der Mittelrheintrasse).

Die derzeitige Ortsverbindungsstraße nach Gundelsheim (tlw. Kemmerstraße) wird in diesem
Bereich der tiefliegend kreuzenden Bahntrasse nach Osten umverlegt.