

## **Variante 4 – Güterzug-Umfahrung**

Die alternative Variante 4 der AG Bahnsinn zur Umfahrung für Bamberg im Osten im Zusammenhang mit der Neubaustrecke VDE 8.1, Nürnberg-Erfurt-Berlin ist als reine Güterzugstrecke vorgesehen.

Die zu Grunde gelegte Entwurfsgeschwindigkeit beträgt dabei 120 km/h, bei einem Kurvenradius von ca. 570m und entsprechender Gleisüberhöhung 150mm. Die Umfahrung soll parallel zur A73 in minimalem Abstand auf deren Westseite bis zum Autobahnkreuz Bamberg geführt werden.

Wegen des höheren Bahn-Lichttraumprofils (H mind. 6,50m) liegt das Gleisniveau von Haus aus ca. 2-3 m tiefer als die Autobahn, auch um die Unterquerungen der jeweiligen Brücken ohne massive Veränderung der Straßengradienten zu ermöglichen. Hierbei ergibt sich durch das vertiefte Gleisbett bereits ein effektiver Schallschutz (entsprechend etwa einer gleich hohen Schallschutzwand von 2-3 m) in den Bereichen vom Süden bis zur Pödeldorfer Straße.

Vor dem südlichen Bereich des Flugplatzes „Breitenau“ muss die Trasse tiefer eintauchen, um weiterhin die vollständige Profilmfreiheit für die Start-/Landebahn in Richtung Lichteneiche zu gewährleisten. Spätestens kurz vor der Querung Pödeldorfer Str. ist eine sogenannte offene Tunnelbauweise vorgesehen. Dies bedeutet, dass ein vertiefter Trog mit den beiden Gleisen eine Betonabdeckung erhält, mit anschließender Überschüttung und Begrünung. Am Ende der Landebahn liegt die Bahntrasse dann ca. 10 m unter dem Gelände (und unterhalb der Gartenkolonie östlich Kramersfeld) und schwenkt nun innerhalb des Autobahnbogens in leichtem Bogen nach West und unterquert anschließend die A70 westlich des Bamberger Kreuzes.

Die Tunnelstrecke schwenkt nun wieder nach Nordwest bis zum nördlichen Tunnelende etwa in Höhe Börstig-Siedlung und verläuft weiter vertieft bzw. mit Schallschutzwällen neben der St 2244 (nördliches Teilstück „Berliner Ring“) in Richtung Nordwest bis zur Anbindung an die Bestands-Strecke Nbg.-Erfurt-Berlin.

Die ursprünglich geplante Westspange entlang der A 70 entfällt und wird durch die neu geplante Einfädelung der Würzburger-/Schweinfurter Güterzüge über Hallstadt-Nord ersetzt. Diese ca. 800 m lange Verbindungskurve ist für 80 km/h ausgelegt. Die weitere Führung des Güterverkehrs Würzburg/Schweinfurt verläuft über den Bhf. Hallstadt und die bereits bestehende Güterzugverbindungskurve am Gleisdreieck bis zur Würzburger Stammstrecke. Die Hafenanbindung von Süden und Norden ist durch diese Variante ohne Befahren des Bhf. Bamberg möglich.

### **Auswirkungen der geplanten Baumaßnahmen (Variante 4):**

Die vorgeschriebenen Abstände zur Autobahn nach Bundesfernstraßengesetz können nach Aussage der Deutschen Bahn grundsätzlich nachverhandelt werden. Dies erscheint aussichtsreich, da z. B. für die weniger belastete Nebenstrecke (A70) wohl kaum eine 3. Fahrspur benötigt wird. Dies würde den Flächenbedarf der Variante 4 gegenüber der Bahn-Variante 3 mindestens halbieren. In Teilbereichen liegt der Flächenbedarf bei weniger als 1/3 davon, wenn man die niedrigeren Geschwindigkeiten berücksichtigt. Auch durch die frühe

Anbindung an die Altstrecke nördlich von Hallstadt reduziert sich der Flächenbedarf gegenüber der Variante 3 beträchtlich.

Während die Baumaßnahmen im Stadtgebiet insgesamt mehr als 10 Jahre dauern könnten, ist hier die Belastung wesentlich geringer. Selbst die Gärten in Kramersfeld können nach Fertigstellung der Bauarbeiten vollständig wieder an den ursprünglichen Platz zurück kehren!

Durch die komplette „Tunnelung (Überdeckung) der Bahntrasse mindestens ab Pödeldorfer Str. bis nach der BAB-Unterquerung (Gründleinsbach) ist die Problematik „Güterzuglärm“ für die direkt an der Trasse gelegenen Wohngebiete (Kramersfeld, Lichteneiche, Gartenstadt) vollständig gelöst. Bei den weiter entfernt liegenden Wohngebieten von Hallstadt (>450m) und Gundelsheim (>1100m) bietet die Absenkung der Trasse ausreichenden Lärmschutz.

Über der vollständig „gedeckelten“ Tunneltrasse ist darüber hinaus zusätzlicher Schutz gegen den Autobahnlärm möglich, soweit die Belange des Flugverkehrs das zulassen und der bisherige Lärmpegel der A70 dies notwendig machen.