

Der Bamberger Weg

Die getunnelte Güterzug-Umfahrung mit
Westanbindung und Hafenanchluss

von

Dipl.-Ing.(FH) Maschinenbau **Herbert R. Meyer**
Dipl.-Ing.(FH) Hochbau **Armin Moritz**

**Beschreibung und Übersichtskarte mit
Streckenführung**

Bahnsinn-Bamberg e.V.

Ausgabe März 2016

Der Bamberger Weg

Im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit 8, **Teilprojekt 8.1 (ICE Neu- und Ausbaustrecke Erfurt-Nürnberg)**, bezeichnet **Bahnsinn - Bamberg e.V.** seine Variante, nämlich **die getunnelte Güterzug-Umfahrung mit Westanbindung und Hafenananschluss**, als **Bamberger Weg!**

Bahnsinn - Bamberg e.V. setzt sich seit Jahren „ehrenamtlich“ dafür ein, dass die **Bamberger Bürger** und ihre/unsere **ehrwürdige Stadt** und seine **Weltkulturerbestätten mit ihrem Gärtnerland** von den geplanten ICE-Ausbaumaßnahmen der Bahn (Abriss oder Verlust von Firmen, Häusern, Gärten und Gartenbauflächen), vor allem aber von deren liebstes Kind, dem Bau von **meterhohen Lärmschutzwänden**, verschont bleiben.

Als Lärmverursacher ist nicht der ICE das Problem, schon gar nicht wenn er in Bamberg halten muss, denn dieser **Systemhalt** ist im Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn Bundesamts, Außenstelle Nürnberg, **vom 18. Mai 1995**, festgeschrieben (verbriefte)!

Die Lärmverursacher und somit auch das Lärmproblem sind einzig und allein die Güterzüge mit ihrem bis zu 50 Jahre alten Wagenmaterial.

Lärm aber ist auf Dauer nicht nur unerträglich, er macht auch krank und da diese Aussage unbestritten ist, müssen die, den Hauptlärm verursachenden Güterzüge, raus aus Bamberg, **d.h. im Stadtgebiet darf es möglichst keinen oberirdischen Güterzugverkehr mehr geben. Auch nicht auf Kosten anderer**, sondern dort wo es erforderlich ist, müssen die Güterzüge unter die Erde (**100% Lärmschutz**).

Allen diesen Anforderungen wird **der Bamberger Weg** gerecht.

Der Bamberger Weg (siehe Seite 3, Übersichtskarte mit Streckenführung) beinhaltet **den Bau der geplanten neuen Gleise**, größten Teils entlang der A73 (Verkehrsbündelung), nur für den **lauten Güterzugverkehr mit optimalem Lärmschutz**.

Die südliche Ausleitung der Güterzugtrasse **aus der Bestandsstrecke** erfolgt nördlich von Strullendorf, in Richtung Osten, hin zur A73. **(siehe Seite 3a, Der Bamberger Weg in der Südflur)**

Im Bereich des Hauptsmoorwalds wird die Strecke nahe an die A73 (ca.7m Abstand) in einem Trog vertieft angelegt. **(siehe Seite 3, Pos.1, höhengleiche Trasse mit BAB 73)**.

Der Eingriff in den Hauptsmoorwald durch die Bahntrasse **kann in jedem Fall durch Renaturierung** ausgeglichen werden.

Entlang der Wohngebiete wird die Strecke getunnelt, um den Lärm vollständig zu vermeiden **(siehe Seite 3, Pos.2, getunnelte Trasse)**. Darüber hinaus fordert Bahnsinn - Bamberg e.V. **einen Lärmschutzwand** auf der gedeckelten Trasse **gegen den Autobahnlärm** (Gartenstadt, Lichteneiche, Kramersfeld).

Im Norden erfolgt die **Wiederanbindung** an die **Bestandsstrecke**, nach Unterquerung der A70, nordöstlich von Hallstadt. Die Linienführung dieser Unterquerung (schnelles Wiederauftauchen) garantiert eine geringstmögliche Störung der Grundwasserströmung **(siehe Seite 3, Pos.3)**.

Die Anbindung des Güterzugverkehrs **in Richtung Schweinfurt / Würzburg** an die

Bestandsstrecke erfolgt mittels einer **kurzen Verbindungskurve** zum Bahnhof Hallstadt und weiter über das **bestehende Gleisdreieck am Aufseßhöflein**. Hiermit ist auch eine Anbindung an das **neu geplante Hafengleis** möglich (**siehe Seite 3, Pos.4**).

Der Bamberger Weg könnte auch für Hallstadt eine Minderung des Güterzugverkehrs bedeuten, vor allem von dem Güterzugverkehr, der beim Ausbau der Bestandsstrecke durch Bamberg, aus Nord-Süd-Richtung und umgekehrt, zu erwarten wäre.

Was bleibt ist der „**leise**“ **Personenverkehr (ICE, IC, RE, RB, S-Bahn)**, der **ganzheitlich**, wie bisher auch, **über den Bamberger Bahnhof** abgewickelt wird.

Dazu gehören auch die von der Bahn derzeit genannten **vier ICE-Sprinter pro Tag**, die ohne Halt durch Bamberg fahren sollen. Die Durchfahrt dieser Sprinter durch Bamberg könnte mit minimalen Gleisbaumaßnahmen **im Bereich der Pfisterbrücke erreicht werden!**

Im Gegensatz zum Ausbau im Bestand mit meterhohen Lärmschutzwänden bietet die getunnelte Güterzug-Umfahrung weitere Vorteile:

- Der immense Umfang der zu erwartenden Baumaßnahmen im Stadtgebiet könnte massiv reduziert werden (Teil- oder Vollsperrung der Bahnstrecke mit entsprechendem Umleitungsverkehr, Schwerverkehr und Baulärm Tag und Nacht, etc.)
- Der hohe Kostenanteil der Stadt, bei Kreuzungsmaßnahmen, könnte reduziert werden.
- Freiwerdende, innenstadtnahe Bahnflächen, vor allem an der Ostseite / Brennerstraße, könnten als Ausgleichsflächen herangezogen bzw. zur Verwirklichung eines ZOB verwendet werden.
- Darüber hinaus könnten tendenziell die regionalen Firmen stärker berücksichtigt werden.
- Der Baustellenverkehr könnte auf kurzem Weg über die Anbindungen zur A73 und zur A70 abgewickelt werden.
- **Eine direkte Gleisanbindung von Konversionsflächen im Süden - mögliches Gewerbegebiet (Gleisharfe) - wäre möglich und auch ein dortiger S-Bahn-Halt ist durchaus vorstellbar!**
- Die geplante Verwirklichung des S-Bahnhaltepunkts Bamberg-Süd wäre zeitnah umsetzbar.
- Der massive Eingriff in die Trinkwasserschutzgebiete I und II in der Süd-Flur könnte vermieden werden (**siehe Seite 3a**).
- Durch den Entfall des von der Bahn geplanten **unterirdischen Verbindungsgleises** in **Richtung Schweinfurt / Würzburg** wird zusätzlicher Flächenverbrauch in den Gärtnerfluren vermieden und damit auch ein massiver Eingriff in die dortigen Grundwasserströmungen.