



Der Bamberger Stadtrat hat sich schon vor Jahresfrist für einen Bahnausbau durch die Stadt entschieden. Jetzt kommen etliche Leute ins Grübeln, weil die notwendigen Großbaustellen den Stadtbetrieb sehr belasten werden. In einer Pressemitteilung sagt der Fraktionsvorsitzende der Bamberger Allianz (BA), Dieter Weinsheimer: „Es sollte eigentlich klar gewesen sein, dass ein Bahnausbau durch die Stadt große Belastungen mit sich bringt“. Aber jetzt zu meinen, man könne den Bahnausbau durch den Gang vor die Gerichte um vielleicht 12 bis 15 Jahre hinausschieben, der ignoriert die Interessen der Bahn. Südlich und nördlich von Bamberg sei der Ausbau weitgehend fertig. Die Bahn habe zudem unmissverständlich erklärt, dass sie eine „Engstelle Bamberg“ nicht akzeptieren werde. Man sehe das daran, dass auch in Breitengüßbach eine zwei Kilometer lange Strecke viergleisig ausgebaut wird. (vgl. FT v. 3.2.17).

Sollte die Bahn sich bei ihren Ausbauwünschen nachhaltig blockiert sehen, dann könnte sie auf die von ihr erarbeitete Umfahrungsvariante ausweichen. Diese stand lange Zeit als mögliche Variante im Bundesverkehrswegeplan. Seit Dezember 2016 steht dort nur noch „Korridor zwischen Strullendorf und Breitengüßbach“. Eine Nachfrage der BA-Fraktion im Ministerium habe weder eine Aussage für die Stadtdurchführung noch eine Absage von dieser Variante der Ostumfahrung ergeben. Die Variante habe zwar Nachteile für die Bahn, biete aber auch Vorteile: Sie sei mit Abstand am billigsten, könne relativ schnell ohne große Probleme gebaut werden und lasse die Züge mit Höchstgeschwindigkeit durchbrausen. Wobei ein Teil der Züge z.B. Richtung Schweinfurt weiterhin durch die Stadt fahren würde. Was die schlechteste Lösung für Bamberg wäre.

„Wenn sich die Stadt Bamberg aus Bahnsicht destruktiv verhält, kann dies die Bahn dazu bringen, dann doch ihre Variante einer Ostumfahrung zu bauen“, zog Stadträtin Ursula Redler als Fazit. BA-Stadtrat Hans-Jürgen Eichfelder setzte dazu: „Wenn man jetzt Angst vor Monsterbaustellen durch die Stadt habe, dann hätten die GroKo-Stadträte sich nur für die geschützte Güterzug-Ostumfahrung (Variante Bahnsinn) einsetzen müssen, dann gäbe es die jetzt befürchteten Probleme nicht.“

Aus Sicht der BA-Fraktion muss die Stadt mit der Bahn zu einer gemeinsam akzeptierten Ausbauvariante kommen, dann gäbe es immer noch genug Streitige Ausfühungsaspekte. >
[vgl. FT-Bericht v. 10.2.17](#)

Erläuterung:

Es müssen zwei Varianten einer Ostumfahrung unterschieden werden:

- 1. Die von der Bahn ausgearbeitete Variante mit zwei Gleisen um Bamberg herum. Diese müsse „diskriminierungsfrei“ sein, heißt: für Personen- und Güterzüge gleichermaßen benutzbar. Die Bahn macht als Problem geltend, dass eine Überleitung im Bamberger Norden auf die Trasse nach Schweinfurt technisch nicht möglich sei. Die Anbindung der Stadt Bamberg an den Zugfernverkehr würde ausgedünnt werden. 2014 hat sich die Bahn von dieser Variante zurückgezogen.*
- 2. Eine zweigleisige Güterzug-Ostumfahrung entlang der A 73 (Variante Bahnsinn). Diese sollte weitgehend oberirdisch „eingehaust“ verlaufen; die Einhausung soll einen effektiven Lärmschutz bewirken. Das Problem einer möglichen Überleitung im Bamberger Norden auf die Trasse nach Schweinfurt wird auch hier geltend gemacht. Um das zu klären, sollte ein unabhängiges Gutachten in Auftrag gegeben werden. Der Stadtrat hat das 2016 mehrheitlich, vornehmlich mit den Stimmen von CSU und SPD, abgelehnt.*

Die Bahn favorisiert tendenziell eine oberirdisch viergleisige Trassenführung auf der Linie der Bestandsgleise durch Bamberg. Sie hat sich aber noch nicht (offiziell) festgelegt. Durch einen langen Rechtsstreit würde diese Variante blockiert werden.

Im Bundesverkehrswegeplan war für die Trassenführung Bamberg lange eine „Ostumfahrung“ genannt; seit Dezember 2016 steht dort nur noch „ein Korridor zwischen Strullendorf und Breitengüßbach“.

Als die für Bamberg insgesamt schlechteste Lösung erscheint die Ostumfahrung Variante 1. Sie würde oberirdisch ohne besonderen Lärmschutz geführt werden. Sollte tatsächlich eine Überleitung im Bamberger Norden auf die Trasse nach Schweinfurt nicht möglich sein, dann würde das bedeuten, dass z.B. Güterzüge Richtung Schweinfurt weiterhin durch die Stadt fahren müssten. Und dafür würde aus rechtlichen und finanziellen Gründen zudem kein ausreichender Lärmschutz mehr möglich sein.

Die BA-Stadtratsfraktion spricht sich derzeit für eine Tunnellösung (lang oder kurz) aus. Will aber die vom Stadtrat in Auftrag gegebene unabhängige Prüfung der verschiedenen Varianten für eine Stadtdurchführung abwarten.