



NETZE

Der Güterzugtunnel Fürth

Ein Projekt der Deutschen Bahn

18. Mai 2022 | Fürth

Der Güterzugtunnel Fürth

Einordnung in den Gesamtzusammenhang (Projekt VDE 8.1)



Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8)

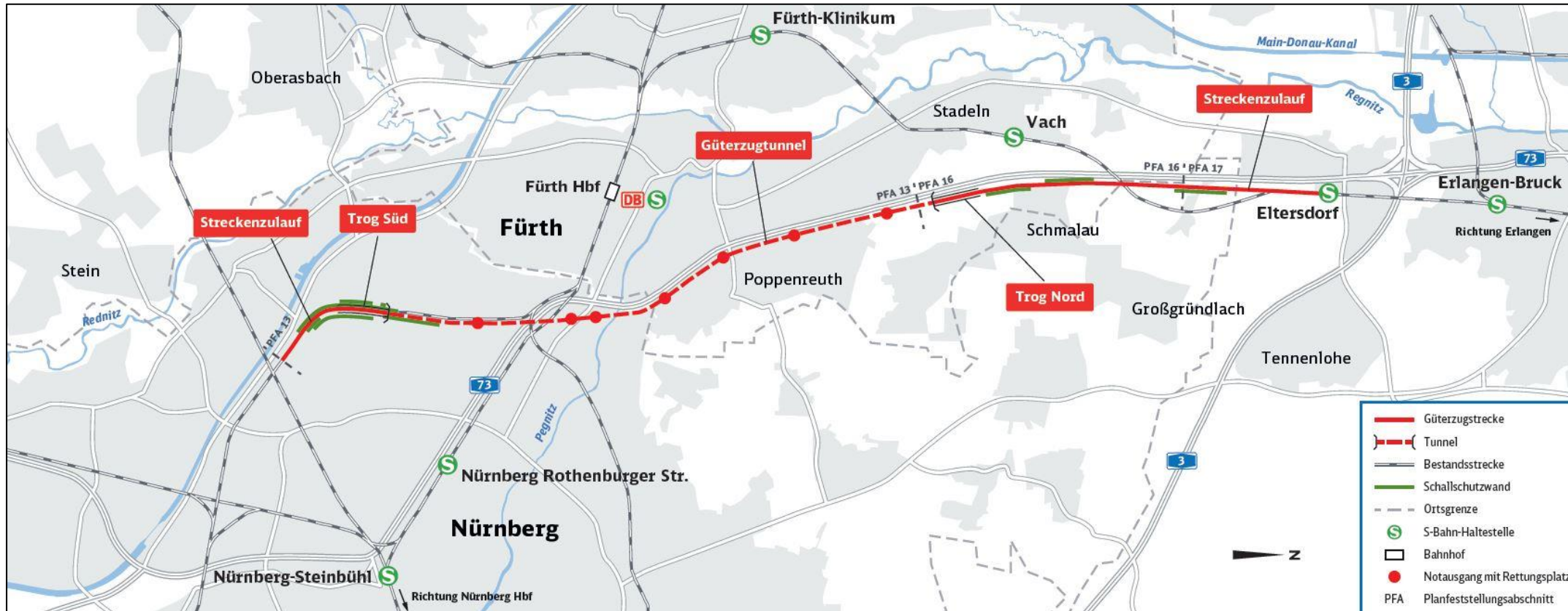
Ein transkontinentaler Schienenkorridor zwischen Ostsee und Mittelmeer

- **VDE 8.1 Aus-/Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt**
- VDE 8.2 Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle
- VDE 8.3 Ausbaustrecke Berlin – Leipzig/Halle

- Der **Güterzugtunnel Fürth** ist Teil des Projekts ABS/NBS Nürnberg - Erfurt (VDE 8.1).
- Das Projekt umfasst den **Neubau eines Güterzugtunnels** zwischen Nürnberg-Kleinreuth und Fürth-Kronach mit den **dazugehörigen Zulaufstrecken**.
- Das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 dem **Vordringlichen Bedarf** zugeordnet.

Aktuelle Situation im Knoten Fürth

Engpässe müssen beseitigt werden



- Personenfernverkehr, Personennahverkehr und Güterzugverkehr teilen sich die Strecke
- Der Eisenbahnknoten Nürnberg/Fürth ist stark überlastet

Der Güterzugtunnel Fürth

Das ist geplant

- Neubau einer **14 km** langen zweigleisigen **Güterzugstrecke** zwischen Nürnberg und Eltersdorf
- Davon **7,5 km Güterzugtunnel** zwischen Nürnberg und Fürth
- Das **größte Bahnprojekt** der Zwanziger Jahre in **Mittelfranken**

Auf Höhe der Autobahn A73 unterquert der Tunnel die Pegnitz und erreicht dort seinen tiefsten Punkt (DB AG).



Die Vorteile auf einen Blick

Zuverlässiger, leiser, grüner



Zuverlässiger

Die neue Strecke dient ausschließlich dem Güterverkehr. Als direkte, unterirdische Verbindung zwischen Fürth und Nürnberg wird sie den Bahnknoten Fürth spürbar entlasten. Mit der neuen Güterzugstrecke wird der Nah- und Fernverkehr dadurch pünktlicher und zuverlässiger.



Leiser

Güterzüge aus und in Richtung Bamberg werden den stark beanspruchten Knoten Fürth zukünftig unterqueren. Anwohner:innen werden so von Güterverkehrslärm entlastet. Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen schützen die Gebäude entlang der Strecke.



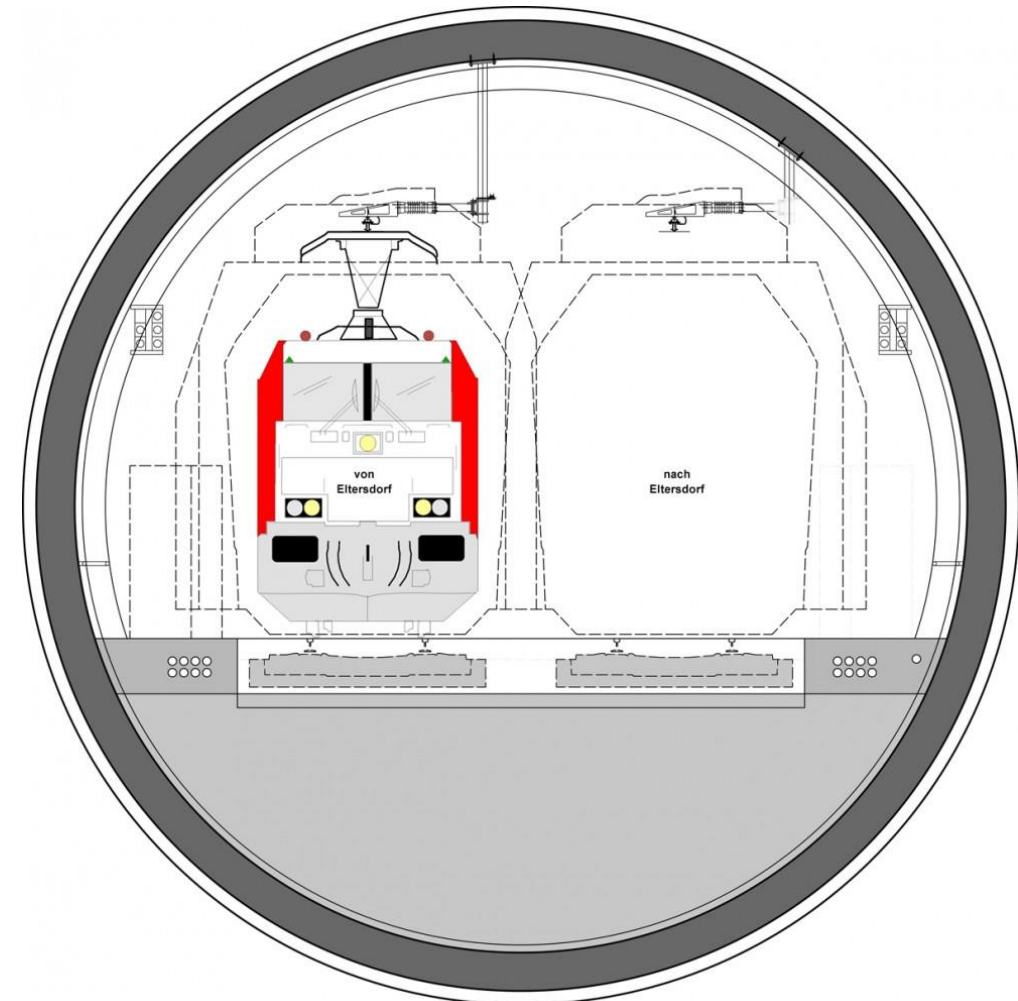
Grüner

Mehr Kapazität für den Schienengüterverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zu Umwelt- und Klimaschutz. Der neue Güterzugtunnel macht die Schiene attraktiver. So können durch die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene jede Menge klimaschädliche Emissionen eingespart werden.

Der Güterzugtunnel Fürth

Bautechnologie und Maßnahmenumfang

Gesamtlänge	8.630 m 7.500 m (ohne Trog)
Tunnelröhren Innendurchmesser:	11,64 m
Fahrbahnen	2
Notausgänge	7 (ca. alle 1000 m)
Max. Längsneigung	12,5 ‰
Max. Geschwindigkeit	120 km/h
Offene Bauweise Süd	505 m
Offene Bauweise Nord	450 m
Trog Süd	710 m
Trog Nord	420 m
Schildbauweise	6545 m
Oberbauform Tunnel	Feste Fahrbahn



Der Güterzugtunnel Fürth

Erste Eindrücke



Ein Güterzug kommt aus dem Südportal des Tunnels nahe der Rothenburger Straße in Nürnberg (DB AG).



Auf Höhe der Autobahn A73 unterquert der Tunnel die Pegnitz und erreicht dort seinen tiefsten Punkt (DB AG).

Aktueller Stand und nächste Schritte

Übersicht über die drei Planungsabschnitte

Streckenabschnitt

PFA 13 Nürnberg Kleinreuth – Tunnelportal Nord



PFA 16 Tunnelportal Nord – Kleingründlach



PFA 17 Kleingründlach – Eltersdorf



Stand

Leistungsphase 4

Genehmigungsplanung

- 4. Planungsänderung eingeleitet
- Nächster Schritt: Erörterungstermin 3. Quartal 2022

Leistungsphase 4

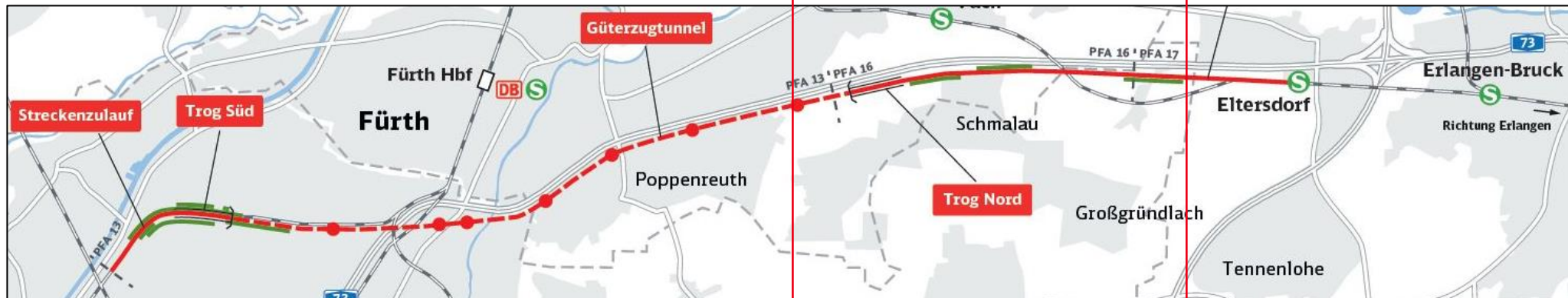
Genehmigungsplanung

- Planfeststellungsbeschluss von 2014 wurde 2017 gestoppt
- Aktuell: Planänderung wird vorbereitet

Leistungsphase 5-7

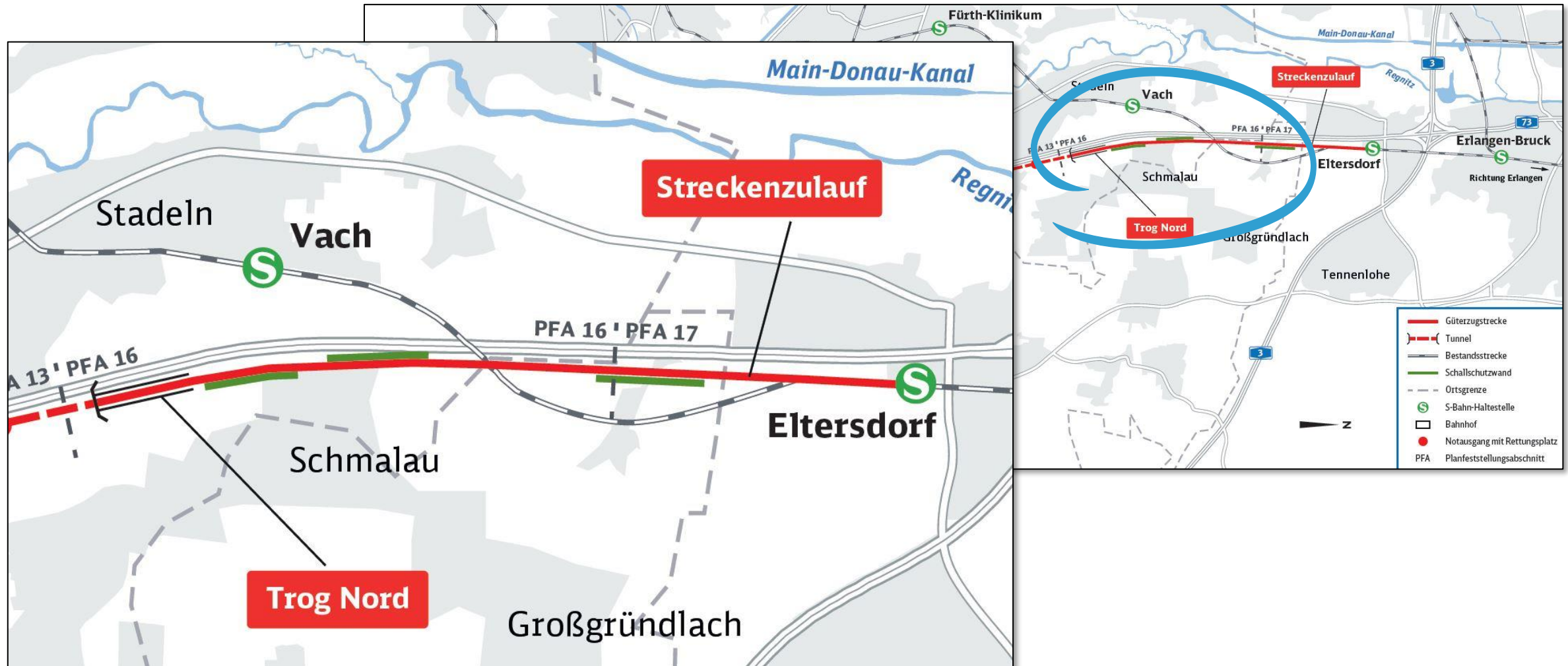
Vergabe- und Ausführungsplanung

- Planfeststellungsbeschluss von 2009 in Ausführung



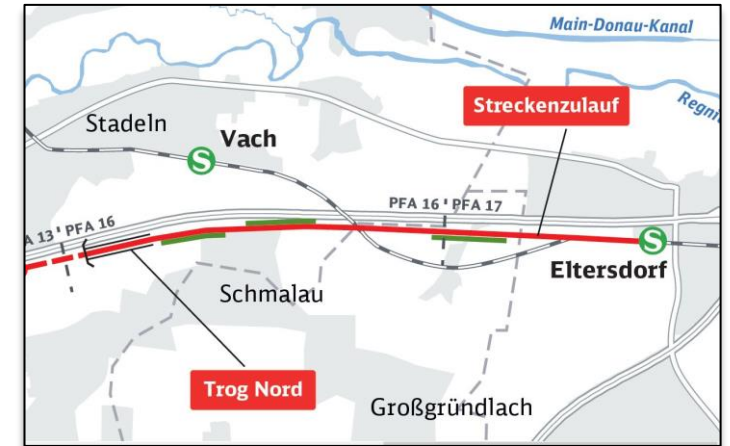
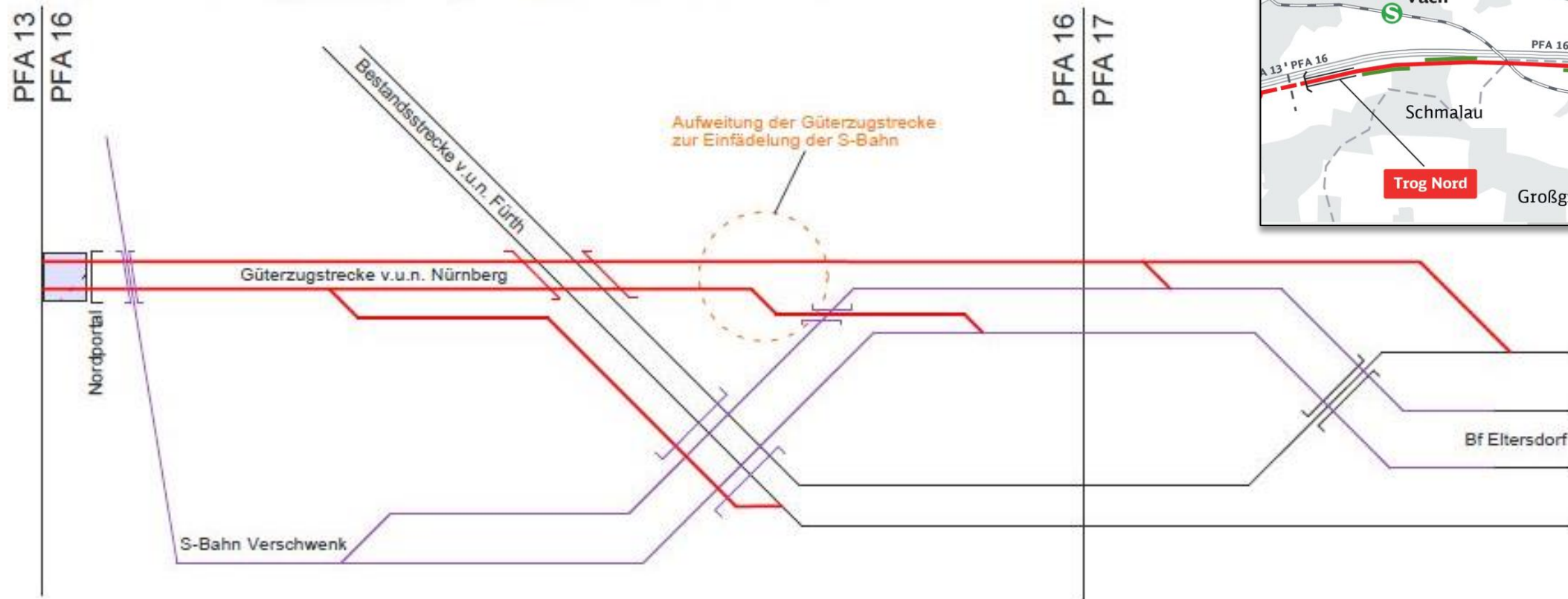
Planfeststellungsabschnitt 16

Lage PFA 16 Tunnelportal Nord - Kleingründlach



Planfeststellungsabschnitt 16

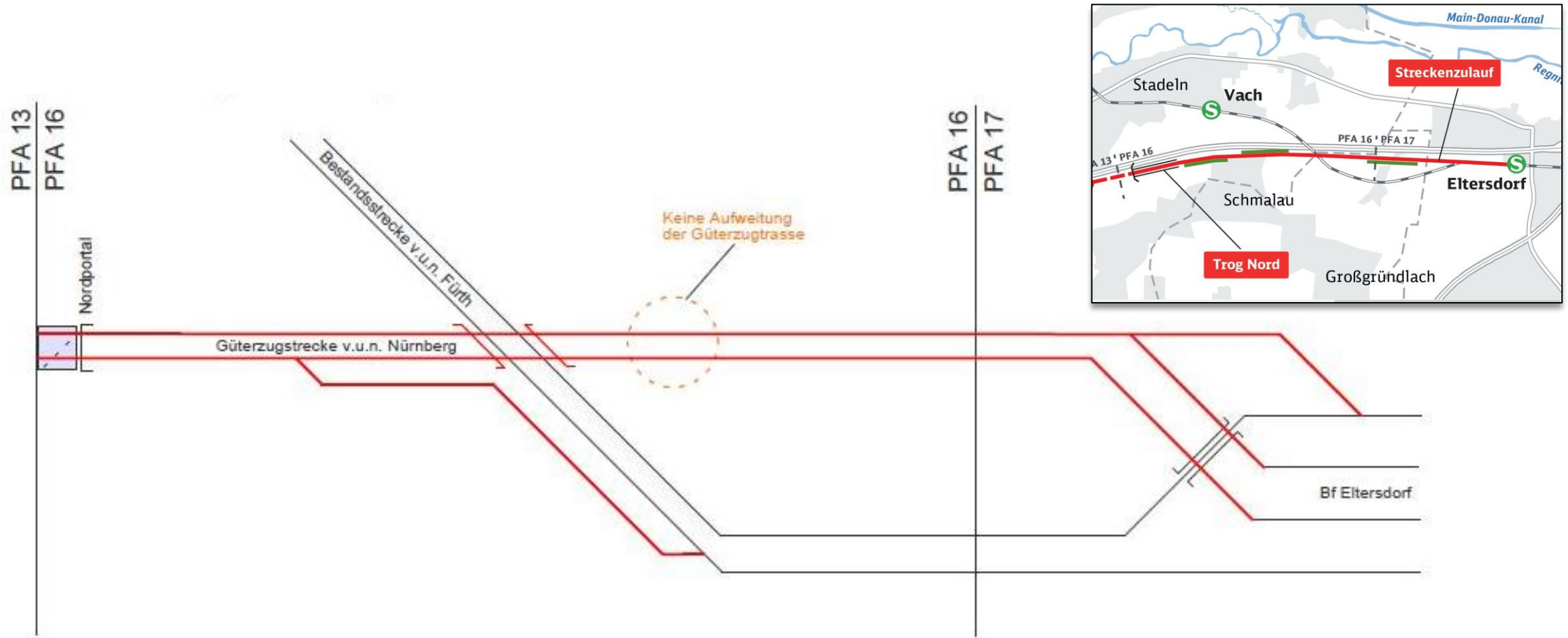
Skizze: Kombinierte Planung Güterzugstrecke und S-Bahn (Stand 2014)



Vorher: Kombinierte Planung der Güterzugstrecke und S-Bahn (2014)

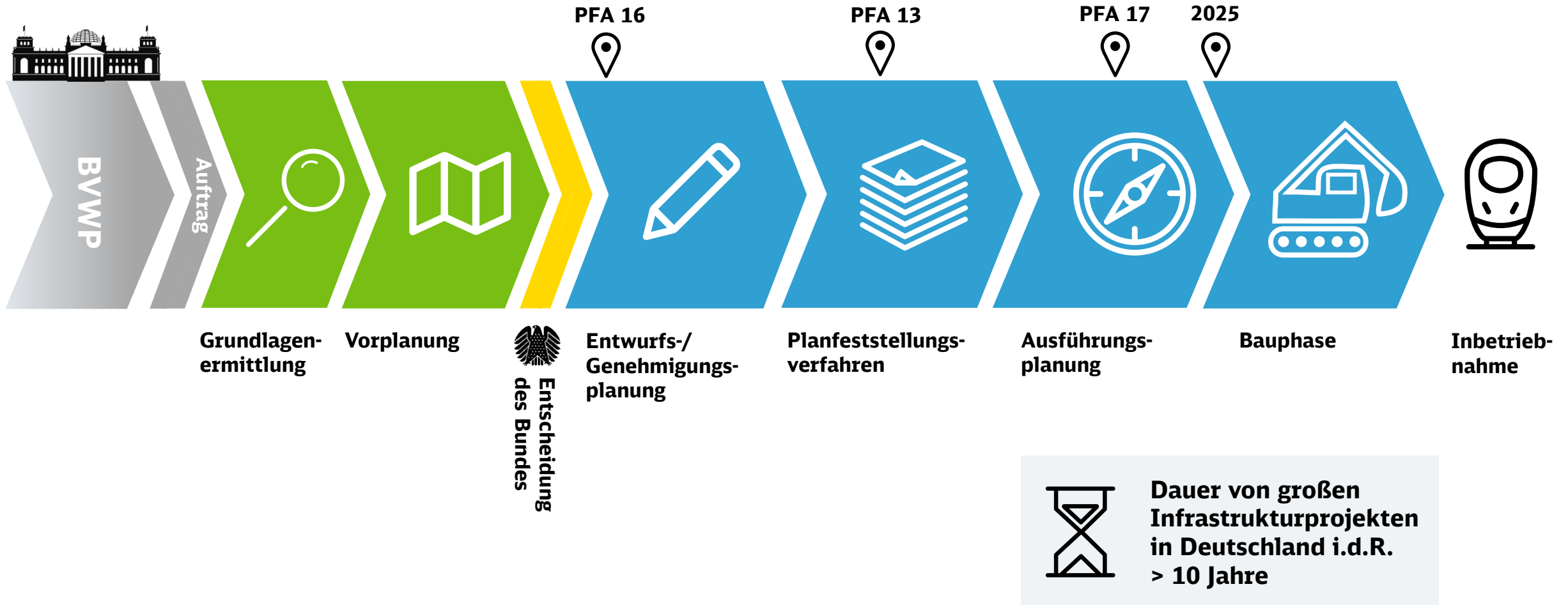
Planfeststellungsabschnitt 16

Skizze: Getrennte Planung Güterzugstrecke und S-Bahn (Stand 2022)



Jetzt: Neue Planung der Güterzugstrecke (zunächst) ohne S-Bahn.

Zeithorizont von Infrastrukturgroßprojekten in Deutschland



Projekt Güterzugtunnel Fürth und S-Bahn-Ausbau

Zeitachse und Abhängigkeiten

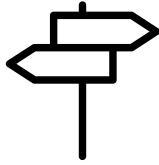


*MzG = Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung

*GZS = Güterzugstrecke

Fazit:

Der Güterzugtunnel Fürth wird unabhängig von der S-Bahn geplant



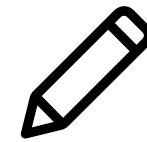
Unabhängige Planung

Das Planänderungsverfahren „Güterzugstrecke“ im PFA 16 erfolgt **unabhängig** vom nachfolgenden Planänderungsverfahren des S-Bahn-Projekts in diesem Bereich.



Kein Vorentscheid

Die geplante Güterzugstrecke ist so ausgelegt, dass **keine S-Bahn-Trassierungsvariante bevorzugt** und keine Entscheidung vorweg genommen wird.



Planänderung S-Bahn

Die Trassierung der S-Bahn zwischen Fürth und Eltersdorf wird in diesem gesonderten Planänderungsverfahren nach Variantenuntersuchung **neu bewertet**.

An aerial view of a city with a highway and a train. The highway is a multi-lane road with several vehicles, including a large white truck and several cars. A bridge or overpass is visible on the left side of the highway. In the foreground, a train is traveling along a track. The train consists of a red locomotive and several freight cars. The freight cars are labeled with 'AWP', 'FIAT', 'HOBSTAR Line', and 'REXEN'. The background shows a city with various buildings and a large area of green trees.

Zeit für Ihre Fragen

Der Güterzugtunnel Fürth

Mehr Informationen: www.bahnausbau-nuernberg.de



Projekte ▾

Aktuelles

Baustellen-Blog ▾

Mediathek

Kontakt



Foto: DB Netz AG / Claus Weber

FAQ

Der Güterzugtunnel Fürth

Mehr Informationen: Broschüre





Legende

- Güterzugstrecke
- Tunnel
- S-Bahn/Regionalbahn
- S-Bahn/Fernbahn
- Bestandstrasse

Streckenverlauf

Die neue Güterzugstrecke beginnt hinter dem Nürnberger Rangierbahnhof südlich der Wallensteinstraße. Von dort verläuft sie zunächst oberirdisch und führt dann in einem 720 Meter langen Trog zum Tunnelbauwerk, das südlich des Nürnberger Großmarktes bei der Rotherburger Straße beginnt. Zunächst folgt die Tunnelführung der oberirdischen Bahnstrecke in Richtung Fürth. Auf Höhe der Autobahn A73 unterquert der Tunnel die Pegnitz. Dort erreicht er mit 25 Metern seinen tiefsten Punkt. Danach verläuft der Tunnel knapp vier Kilometer parallel zur Autobahn A73 und steigt wieder kontinuierlich an.

Südlich von Steinach kehrt er an die Oberfläche zurück. Es folgt erneut ein 550 Meter langer Trog. Anschließend verläuft die Güterzugstrecke weiter parallel zur A73, bevor sie in Ebersdorf in die Ausbaustrecke in Richtung Bamberg mündet.

Kommt es zu einem Notfall, wird das Zugpersonal entlang von Fluchwegen zum nächsten Notausgang geleitet. Die sieben Notausgänge liegen jeweils im Abstand von rund tausend Metern zueinander und sind mit einer Sicherheitschse und Lichtausleuchtungen ausgestattet.

Wir sind für Sie da!

Der Austausch mit der Öffentlichkeit ist uns wichtig. Den Dialog mit der Region machen verschiedene Formate möglich. Auf unserer Projekt-Webseite www.bahninfra-nuernberg-bamberg.de finden Sie alle wichtigen Informationen rund um das Projekt. Dort informieren wir Sie auch über unsere Dialogangebote und Sprechstunden von Dr. Weichen in Köln. Sie unser Kontaktformular nutzen oder Sie senden uns eine E-Mail an güterzugtunnel-nuernberg-fuerth@deutschebahn.com.



Das Projekt Güterzugtunnel Fürth ist Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8). Bereits seit 2017 kann die Strecke München – Berlin in rund vier Stunden zurückgelegt werden. In den nächsten Jahren wird unter anderem noch der Teilschnitt zwischen Nürnberg und Bamberg fertig angelegt und es entsteht eine neue Güterzugstrecke zwischen Nürnberg und Fürth.

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Großprojekt VDE 8
Projektschnitt Güterzugstrecke
Autoren: Carsten Hartl, Stefan J. 90489 Nürnberg

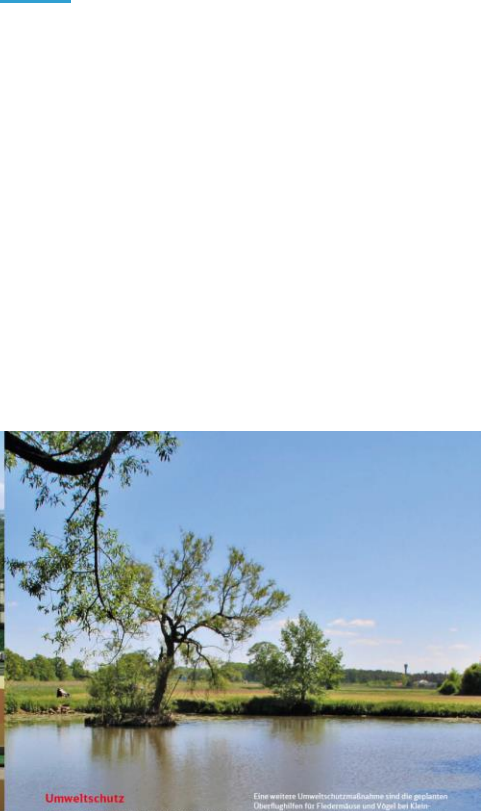
Fotos:
S. J. DB AG Claus Weber
S. J. DB AG Martin Fink
Visualisierungen: vectorvision

Änderungen vorbehalten.
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand: Juni 2021
Druckmängelfrei: DB Kommunikationstechnik GmbH Karlsruhe, www.dbk.de





Der Güterzugtunnel Fürth



Die Deutsche Bahn baut einen Güterzugtunnel, der den Eisenbahnverkehr rund um die Stadt Fürth nachhaltig entlasten wird. Gerade der Streckenschnitt zwischen Fürth und Nürnberg zählt zu den am stärksten frequentierten in Bayern, da hier ein Großteil des Nah- und Fernverkehrs aus westlicher Richtung (Witzburg) und nördlicher Richtung (Bamberg) gebildet wird. Der Neubau des 3,4 Kilometer langen, zweigleisigen Güterzugtunnels ist das größte Bahnprojekt des Zwanziger Jahres in Mittelfranken.

Der 7,5 Kilometer lange Güterzugtunnel ist das zentrale Bauwerk der neuen Güterverkehrsstrecke. Er beginnt südlich des Nürnberger Großmarktes und endet südlich von Steinach. Güterzüge aus und in Richtung Bamberg werden den stark beanspruchten Knoten Fürth zukünftig unterqueren. So werden Anwohner:innen vor Güterverkehrslärm geschützt und oberirdisch ist mehr Platz für Personenzüge. Der Personennah- und Fernverkehr in der Region wird somit zuverlässiger und pünktlicher.

Schiene ist am klimafreundlichsten

Der Schienenfernverkehr ist die umweltfreundlichste Alternative zum Transport mit dem LKW, dem Flugzeug oder dem Schiff. Während etwa ein LKW rund 127 g Treibhausgasemissionen pro Tonne und Kilometer produziert, emittiert die durchschnittliche DB-Güterzug nur 19 g Treibhausgas pro Tonne und Kilometer – also fast 10 Mal weniger als ein LKW.

Deutsche Bahn AG April 2020
Quelle: Umweltbundesamt, 2019
Emissionsfaktor für CO₂-Äquivalente

LKW

CO₂e

112 g

Bahnverkehr

CO₂e

31 g

Güterzug

CO₂e

19 g



Nah- und Fernverkehr noch zuverlässiger

Als direkte Verbindung zwischen Fürth und dem Rangierbahnhof Nürnberg wird der Güterzugtunnel der Bahnknoten Fürth spürbar entlasten. Durch die Entlastung von Person- und Güterverkehr wird der Personennahverkehr dadurch zuverlässiger und pünktlicher.



Weniger Güterverkehrslärm

Güterzüge aus und in Richtung Bamberg werden den stark beanspruchten Knoten Fürth zukünftig unterqueren. Anwohner:innen werden so vor Güterverkehrslärm geschützt.



Mehr Züge – Mehr Klimaschutz

Mehr Kapazitäten für den Schienenfernverkehr leisten einen wichtigen Beitrag zum Schutz unserer Umwelt und zur Erreichung der Klimaschutzziele. Der neue Güterzugtunnel macht die Schiene attraktiver für den Gütertransport. So können durch die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene jede Menge klimaschädliche Emissionen eingespart werden.

Umweltschutz

Bei der Planung von Infrastrukturprojekten werden die möglichen Auswirkungen der Baumaßnahmen auf Natur und Umwelt genau untersucht. Fachleute bewerten sie und ermitteln bei Bedarf erforderliche Ausgleichsmaßnahmen. Dieses Vorgehen wird unter anderem durch EU-, Bundes- und Landesgesetze geregelt und sichergestellt.

Für das Projekt Güterzugtunnel Fürth wurden bereits umfangreiche Umweltverträglichkeitsuntersuchungen durchgeführt. Dabei wurden die Auswirkungen auf Menschen und ihre Gesundheit ebenso berücksichtigt, wie die auf Flora und Fauna, Gewässer, Böden und Kulturgüter. In den öffentlichen Stimmengabungen und den für den Bauabschnitt sowie für die Flächen wurde die anstehende Flora und Fauna kartiert. Die Ergebnisse werden in die Planungen einbezogen. So können die Auswirkungen auf Natur und Umwelt so gering wie möglich gehalten werden.

Um das Wasserkörsystem im Gebiet zu schützen, untersteht die Bahn wie, während und nach der Baumaßnahme regelmäßig Qualität und Stand des Grundwassers entlang der geplanten Strecke. Diese Maßnahmen stellen sicher, dass die Wasserversorgung von Trinkwasser entlang der Strecke nicht beeinträchtigt wird.

Eine weitere Umweltschutzmaßnahme sind die geplanten Überfluthöfen für Fledermäuse und Vögel bei Kehrgründung. Die Güterzüge entlang des Strecken zwischen Fledermäusen und Vögel höher zu legen. Dadurch werden die Tiere vor einem Zusammenstoß mit verfahrensfähigen Zügen geschützt. Weiterhin werden in Gefährdungssituationen spezielle Fledermaus- und Kästen installiert. Die Kästen des Fledermaus-Schutzes gegenwärtig Kleinstablen, Käse und Hülligkeit.

Schall- und Erschütterungsschutz

Bund und Bahn wollen ihre Klimaschutzmaßnahmen in Deutschland spürbar ausbauen. Dieses Ziel wird auch bei den Planungen des Güterzugtunnels zwischen Nürnberg und Fürth berücksichtigt. Dazu wird die gesamte Strecke schall- und erschütterungstechnisch untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden auf Basis von Bundesgesetzen und -richtlinien erfasst und bewertet. Daraus ausgehend werden die entsprechenden Schutzmaßnahmen erlassen. Schallschutzwände schützen die Wohngebiete entlang der Güterzugstrecke vor Immissionen.

Auf Höhe der Tunnelportale minimiert ein spezielles, schalltechnisches Fahlschallsystem darüber hinaus Erschütterungen.

An aerial photograph of a city landscape. In the foreground, a multi-lane highway runs horizontally, with several vehicles including a large white truck, a small red car, and a white van. Below the highway, a train is visible on tracks, consisting of a red locomotive and several green and blue freight containers. The background shows a city with various buildings, including a large white industrial building with a chimney, and a dense forest of green trees. The sky is blue with some clouds.

Vielen Dank



info@bahnausbau-nuernberg-bamberg.de