



InfraGO

VDE 8.1 Bahnausbau Nürnberg-Bamberg

Aktueller Sachstand - Bauausschuss Stadt Fürth

14.05.2025 | Fürth

ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (VDE 8.1)

Lage



Verkehrliche Zielsetzung:

- Herstellen eines Teilstücks der Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin–München
- Der Abschnitt ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien–Berlin–München–Verona und gehört zum Programm „Transeuropäische Netze der EU“
- Anpassung der Verkehrsverbindung an die wachsende Bedeutung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin

Maßnahmen:

- Ergänzung der Strecke Nürnberg–Ebersfeld um zwei Gleise für eine Geschwindigkeit von bis zu 230 km/h
- Neubau der Strecke Ebersfeld–Erfurt mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h

Projektabschnitte:

- VDE 8.1 NBS Ebersfeld–Erfurt
- VDE 8.1 Einbindung NBS in ABS Bamberg (a)–Breitengüßbach und Ebersfeld (in Unterleiterbach)
- VDE 8.1 Knoten Bamberg
- VDE 8.1 ABS Nürnberg–Fürth–Bamberg mit S-Bahn-Ausbau
- VDE 8.1 Güterzugstrecke Fürth
- VDE 8.1 Geschwindigkeitserhöhung VDE 8 / Deutschlandtakt
- VDE 8.1 Knoten Erfurt: Geschwindigkeitserhöhung VDE 8 / Deutschlandtakt

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 190 km (davon NBS 107 km)
- Entwurfsgeschwindigkeit: ABS 230 km/h, NBS 300 km/h
- Fahrzeitgewinn: 106 min

Übersicht VDE 8.1

Planungs- und Realisierungsstand

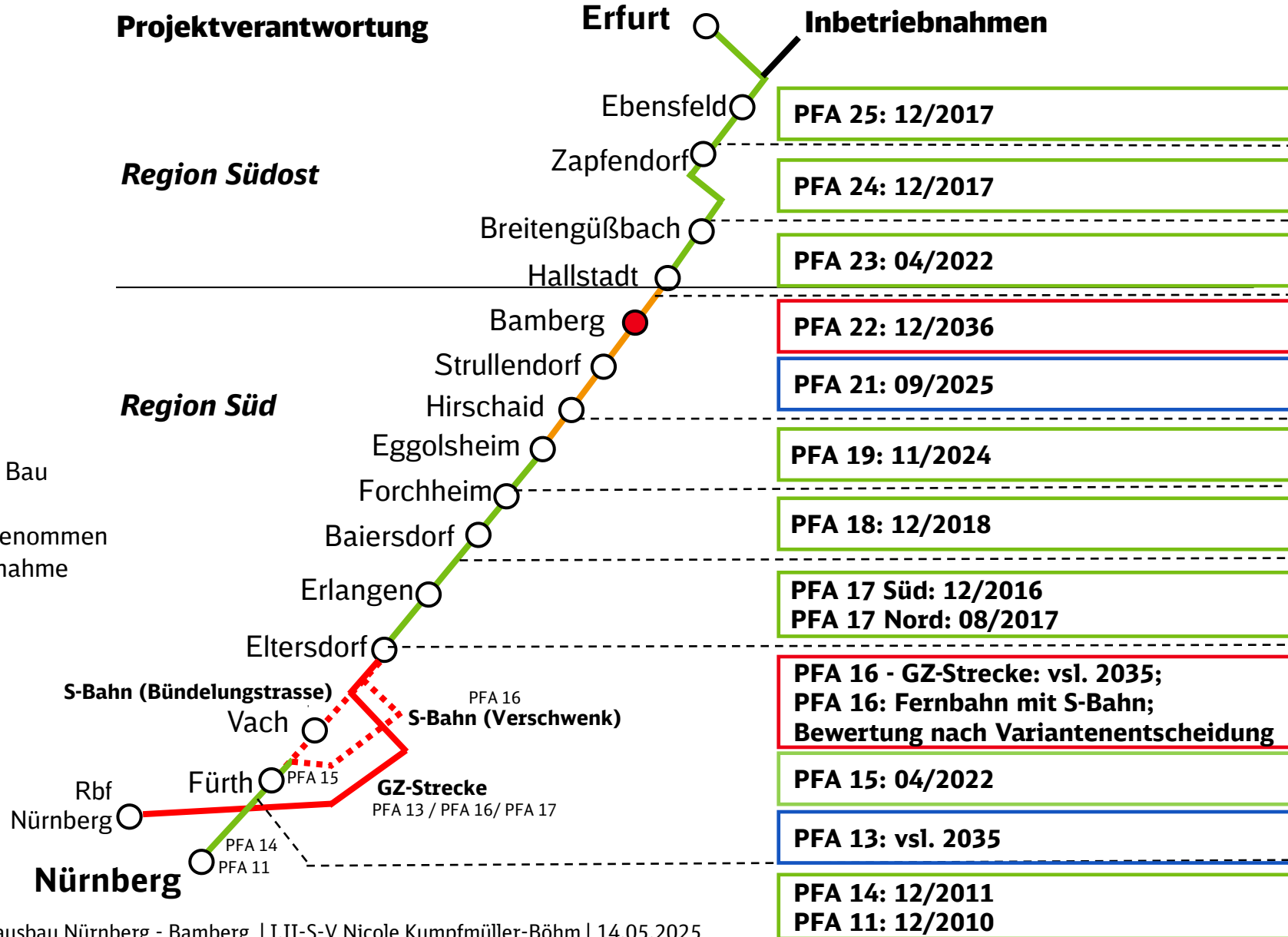
Projektverantwortung **Erfurt** **Inbetriebnahmen**

Region Südost

Region Süd

Legende:

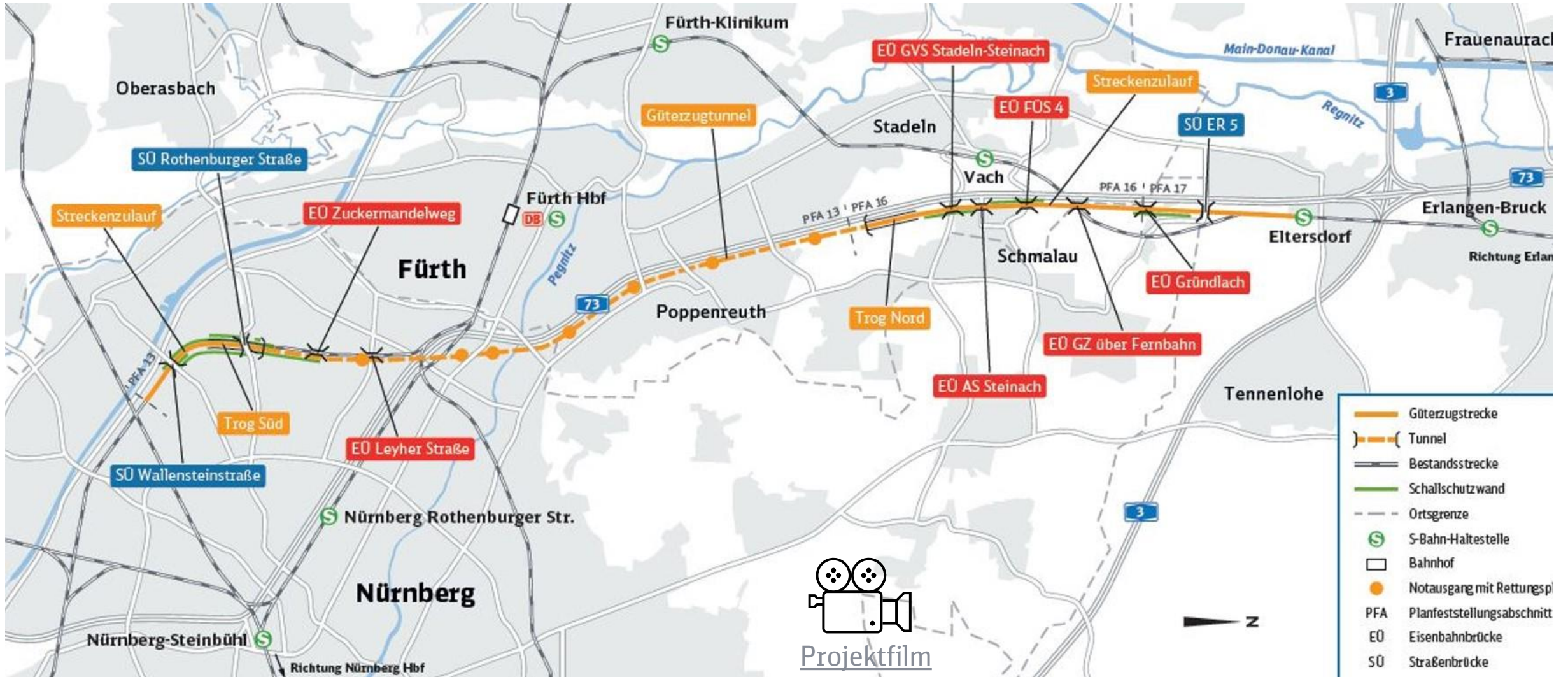
- Bestand
- In Planung
- Vergabe erfolgt / in Bau
- Fertiggestellt
- Bereits in Betrieb genommen
- Geplante Inbetriebnahme



Nicole Kumpfmüller-Böhm
I.II-S-V

Geographische Einordnung

Verlauf der Güterzugstrecke



Die Ziele 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.

Durch das Projekt entlasten wir die Stadt Fürth nachhaltig.

Der Güterzugtunnel Fürth

Das ist geplant und diese Mengen werden umgesetzt.

- Neubau einer **15 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**



Aktuelle Entwicklungen und Projektstand

Überblick über die einzelnen Planfeststellungsabschnitte

**Strecken-
abschnitt**

PFA 13
**Nürnberg Kleinreuth -
Tunnelportal Nord**



Stand

- Leistungsphase 5-7**
Vergabe- und
Ausführungsplanung
- Planfeststellungsbeschluss
vorhanden (2024)
 - Erstellung der
Vergabeunterlagen

PFA 16 Güterzugstrecke
**Tunnelportal Nord -
Kleingründlach**

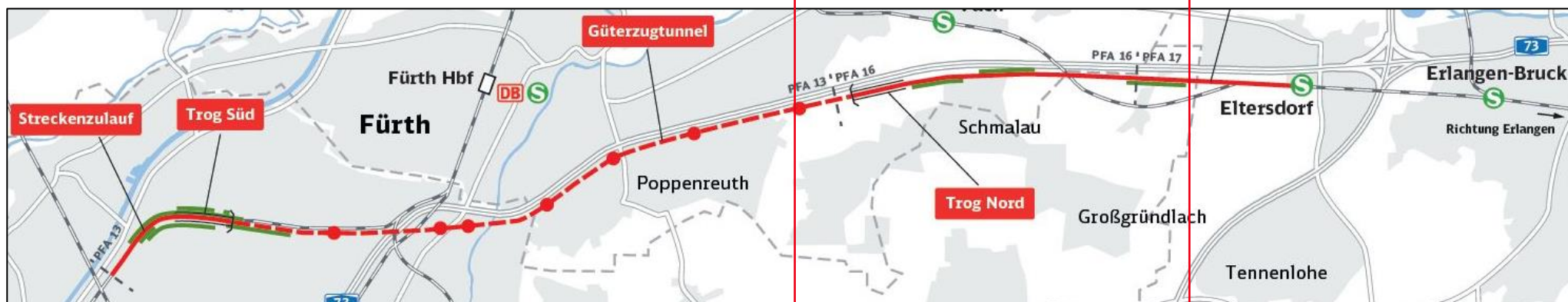


- Leistungsphase 3-4**
Genehmigungsplanung
- Unterlagen beim EBA
eingereicht
 - Auslage der Unterlagen
(vgl. 2. Quartal 2025)

PFA 17
**Kleingründlach -
Eltersdorf**

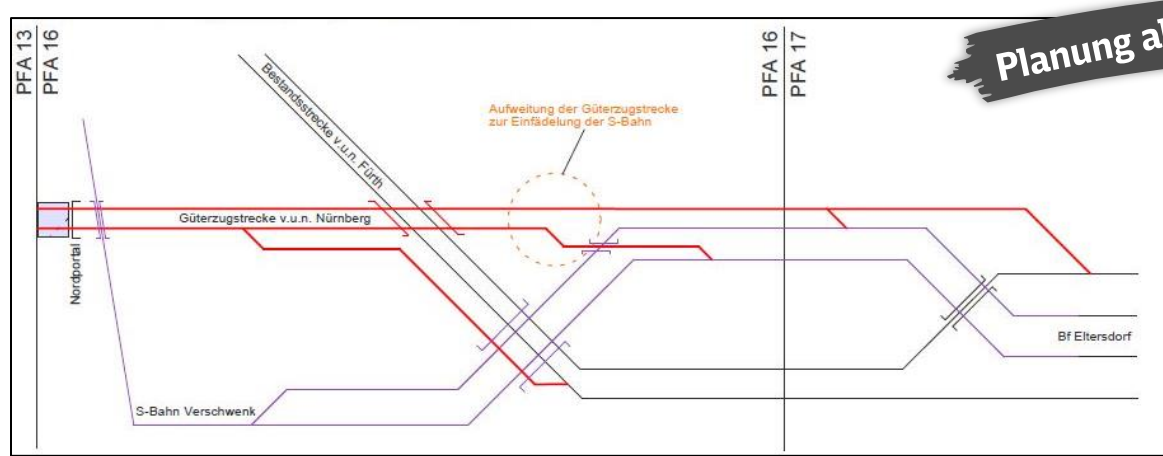


- Leistungsphase 5-7**
Vergabe- und
Ausführungsplanung
- Planfeststellungsbe-
schluss vorhanden
(2009)

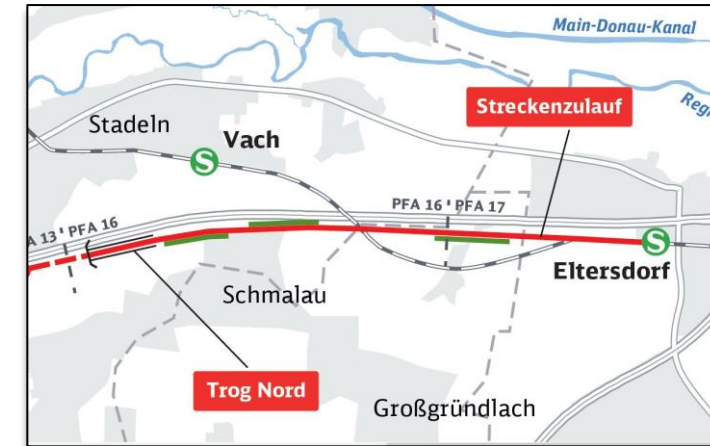


PFA 16 Güterzugtunnel

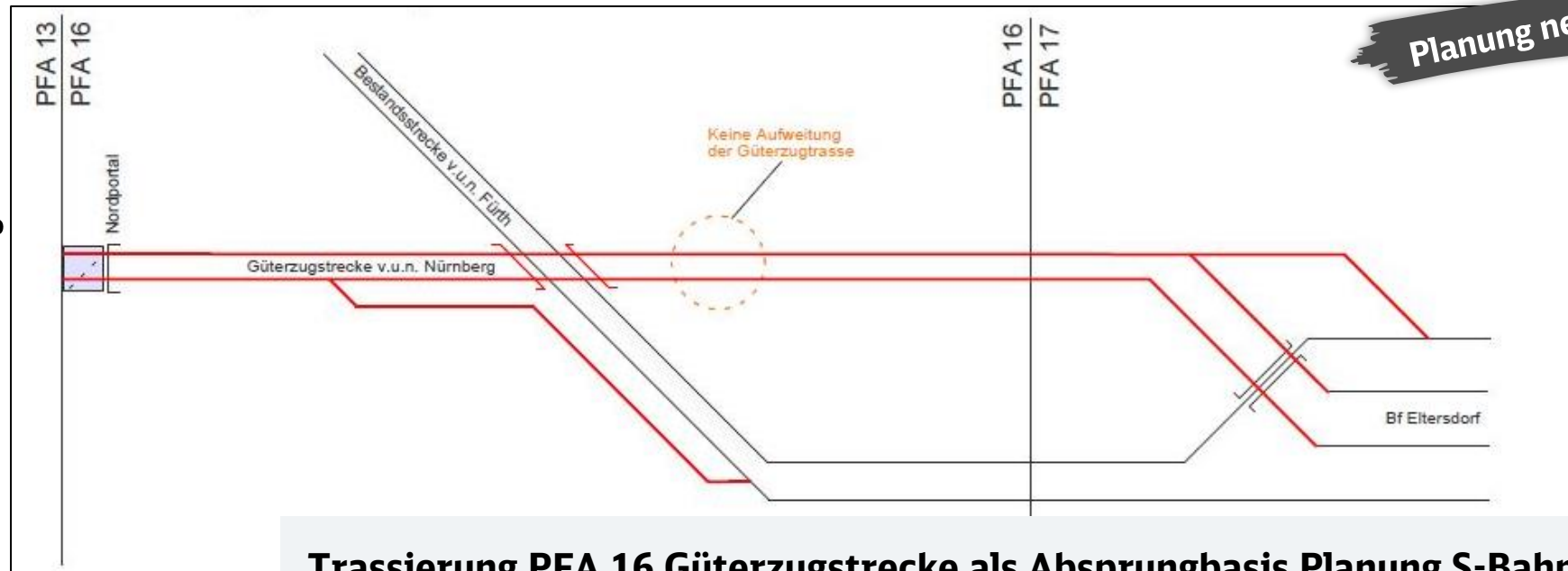
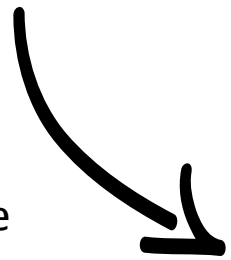
Getrennte Planungen von Güterzugstrecke und S-Bahn



Planung alt



Ausschließliche Betrachtung der Güterzugstrecke bei Trassierung im PFA 16

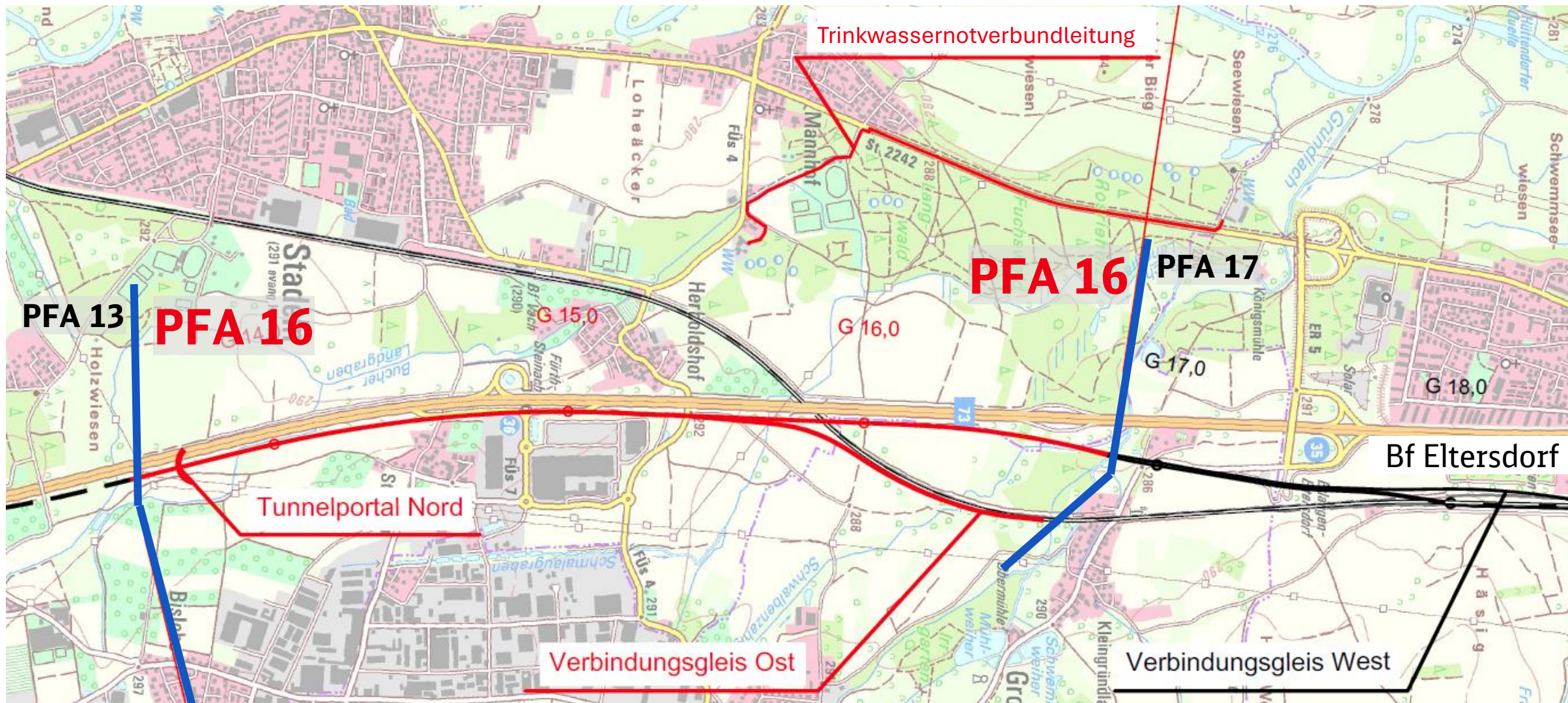


Planung neu

Trassierung PFA 16 Güterzugstrecke als Absprungbasis Planung S-Bahn

PFA 16 Güterzugtunnel

Verlauf des nördlichen Streckenabschnitts



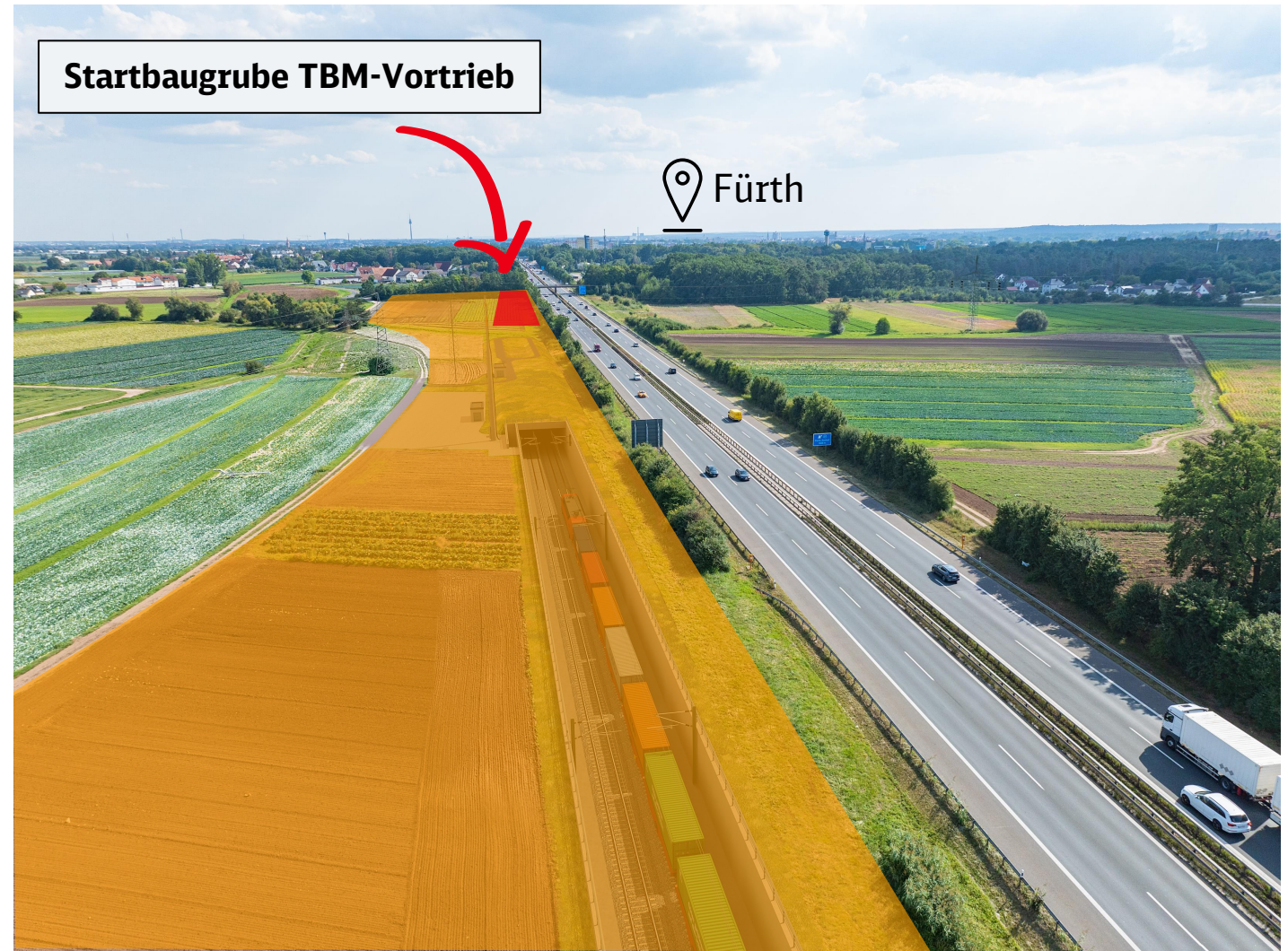
Tunnelbau

Bauverfahren und Bauleistungen

Tunnelvortrieb mittels VD-TBM

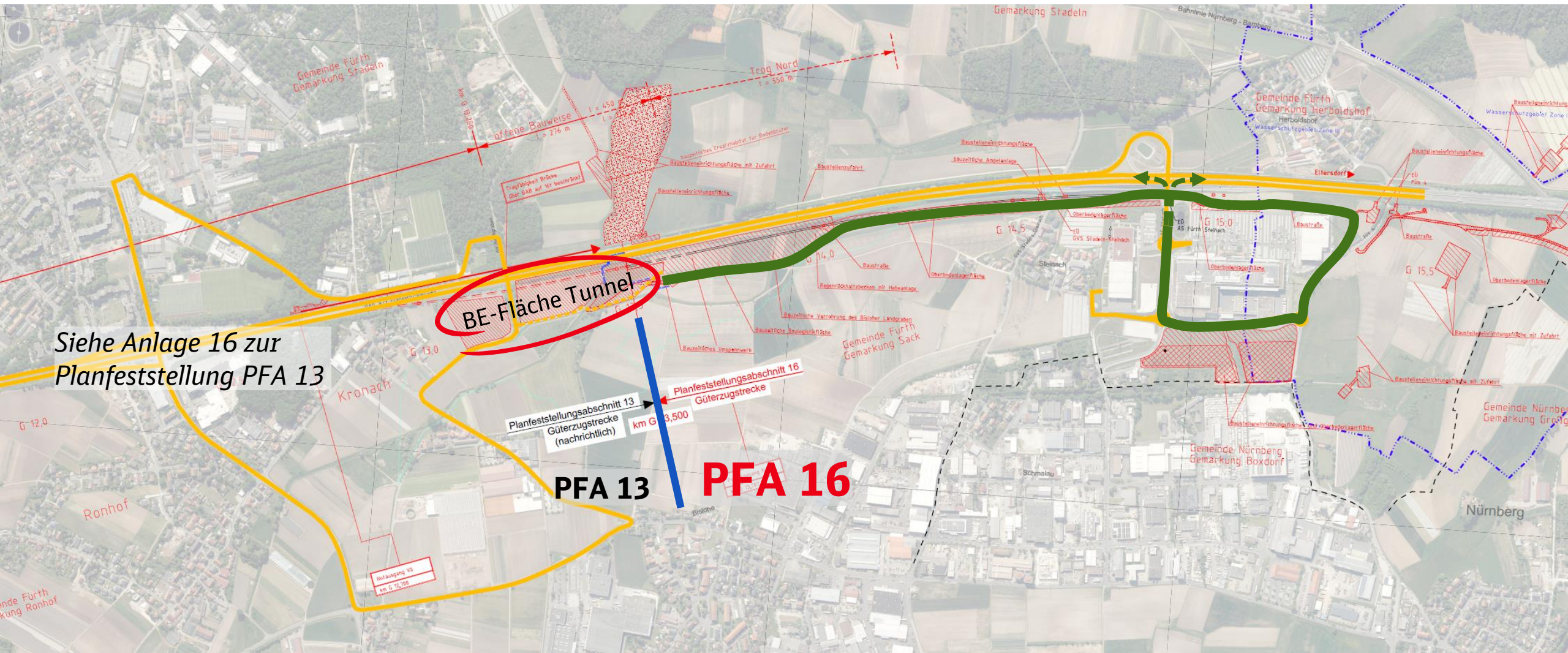
Vortrieb erfolgt von Nord nach Süd

Ver- und Entsorgung der TBM über Baustelleneinrichtungsfläche im Norden



Optimiertes Konzept zur Baulogistik

Der Abtransport erfolgt durch LKW



Siehe Anlage 16 zur Planfeststellung PFA 13

BE-Fläche Tunnel

Planfeststellungsabschnitt 13 Güterzugstrecke (nachrichtlich) km G 3,500

Planfeststellungsabschnitt 16 Güterzugstrecke

PFA 13

PFA 16

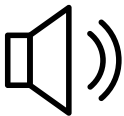
Bei mittlerer Vortriebsgeschwindigkeit (9m/Tag) 210 LKW-Fahrten (ohne Leerfahrten) pro Tag.

Öffentliches Straßennetz



- Einsatz von Reifenwaschanlagen
- Beweissicherung und bedarfsgerechte Reinigung von genutzten Straßen und Wegen

Schallschutz



- Betrachtung der maximalen Vortriebs- und damit Transportleistung (selten auftretender Worst-Case)
- Reduktion von lärm- und erschütterungsintensive Arbeiten an Sonn- und Feiertagen, Ausnahme lediglich in betrieblich unumgänglichen Maße.

Mensch und Umwelt



- Abschirmung der Baustraßen mit 2 Meter hohen Mieten
- Überschreitung der Grenzwerte infolge Bauleistik an 2 Gebäuden in Steinach
- Einsatz einer umweltfachlichen Bauüberwachung während der Baudurchführung

Ökobilanzierung

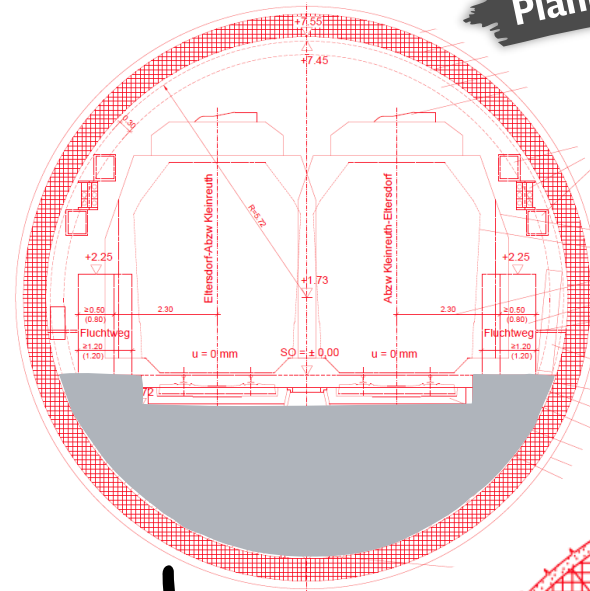
Berücksichtigung bereits in der Planung

Umstellung der Vortriebstechnik von einer Hydroschild-TBM auf eine Variable-Density-TBM

→ Vortrieb mit oder ohne Stützflüssigkeit



Auffahren von rund 3.000 Metern im „trockenen“ Vortriebsmodus

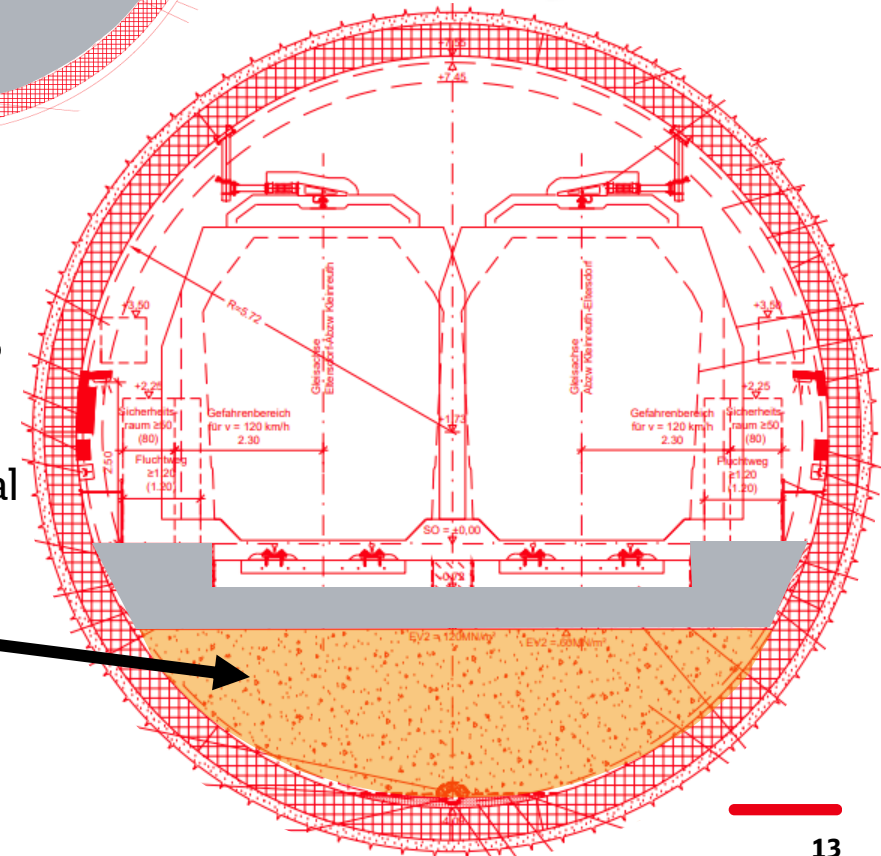


Planung alt

Sohlauffüllung

Nur Herstellung von Bodenplatte und Randwegen aus Beton

Nutzung von Aushubmaterial zur Sohlverfüllung



Planung neu

Reduktion der LKW An- und Abtransporte

Meilensteine und Termine zum Projekt

Realisierung EÜ AS Steinach
(26 – 28)

◇ Beginn EÜ AS
Steinach (2026)

Realisierung Umbau Süd (Mitte 27 – Ende 31)

◇ Beginn Umbau Süd (Mitte
2027)

Vertrag,
Baustelleneinrichtung
(Anfang 27 – Mitte 28)

◇ Vertrag Tunnelbau
(Anfang 2027)

Realisierung Güterzugtunnel Fürth
(Mitte 28 – Ende 33)

◇ Beginn
Tunnelvortrieb
(Mitte 2028)

◇ Ende Tunnelvortrieb
(Anfang 2031)

◇ Ende Ausbau und
Ausrüstung Tunnel
(Ende 2033)

Realisierung Streckenbau Nord
(Ende 29 – Mitte 34)

◇ Baubeginn
Streckenbau Nord
(Ende 29)

◇ IBN GZS
(vsl. 2035)

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

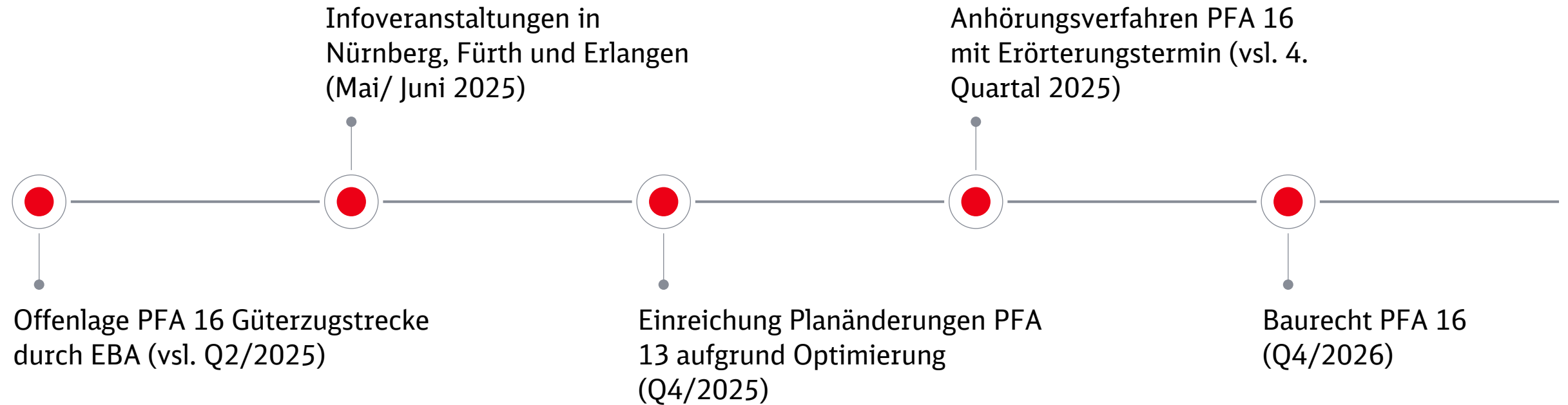
2033

2034

2035

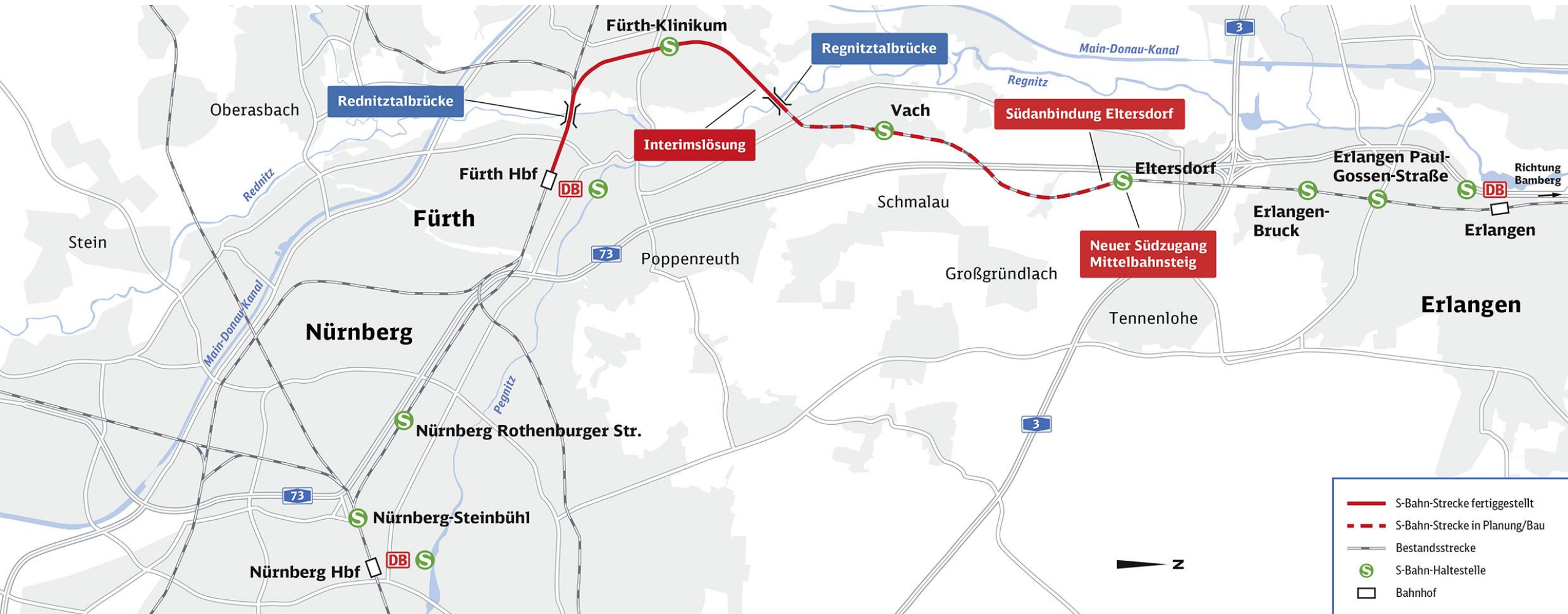
PFA 16 Güterzugtunnel

Nächste Schritte



S-Bahn-Ausbau

Geographische Lage



Eltersdorf: Anschwenkung Mittelbahnsteig und zusätzlicher Südzugang

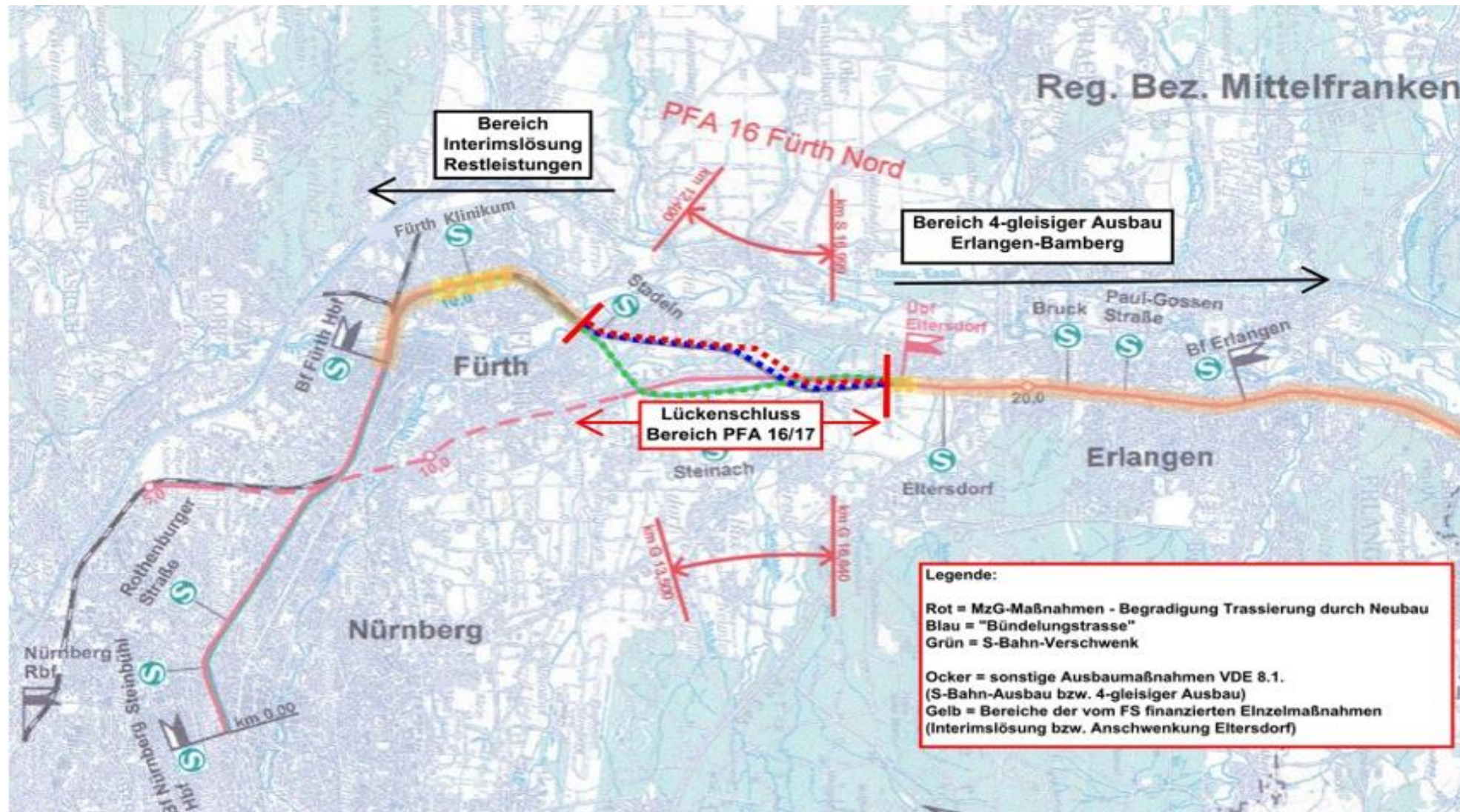
Eggolsheim bis Bamberg Süd: Anpassung und Modernisierung sämtlicher S-Bahn-Stationen

PFA 16 S-Bahn: 3. S-Bahn-Gleis zwischen Fürth und Eltersdorf

Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung (MzG) zwischen Nürnberg und Bamberg

S-Bahn-Ausbau

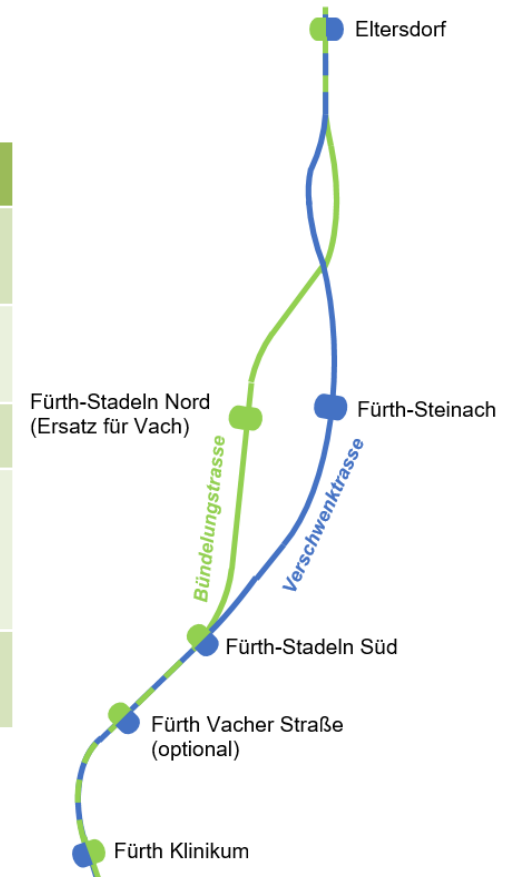
Geplant werden die Alternativen mit Varianten



S-Bahn-Ausbau

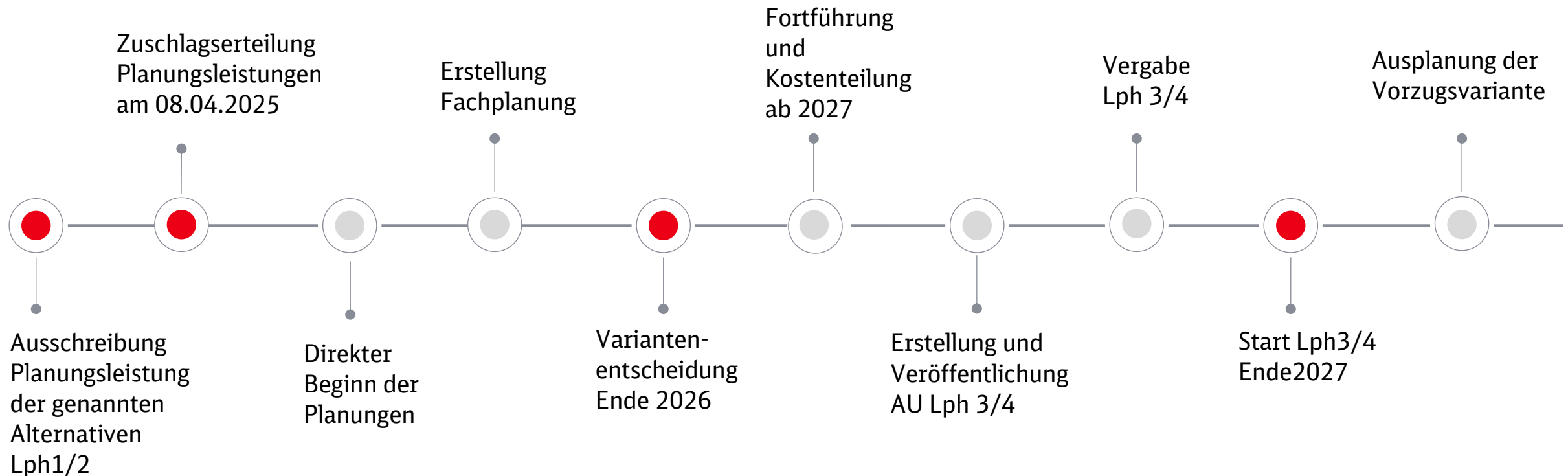
Geplant werden die Alternativen mit Varianten

Variante	Bezeichnung	Inhalt
(1)	S-Bahn-„Verschwenk“	nur S-Bahn mit Haltepunkten Steinach und Stadeln
(2)	S-Bahn „Bündelungstrasse“	nur S-Bahn mit Haltepunkten Stadeln Nord und Stadeln Süd
(3)	MzG	nur Fernbahn
(4)	Kombinationsplanung MzG und S-Bahn	S-Bahn „Verschwenk“ mit Fernbahn („Aufweitung“)
(5)	Kombinationsplanung MzG und S-Bahn	S-Bahn Bündelungstrasse mit Fernbahn (Var. 4 Opt.)



PFA 16 S-Bahn/ MzG

Nächste Schritte



PFA 16 S-Bahn/ MzG

Erforderliche Unterstützung der Stadt Fürth

Verkehrskonzept „Stadt- und Verkehrsentwicklung Fürth Nordost“

Aktuellste Erhebung Verkehrszahlen

Verlangen zu bestehenden Kreuzungen

Für die Befassung im Zuge der Alternativen-/Variantenplanung wird der Zulauf bis spätestens 08/2025 benötigt, da dies in die Objektplanung mit einfließt.



Beschlussvorlage

SpA/1138/2024

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	10.04.2024	öffentlich - Beschluss
Finanz- und Verwaltungsausschuss	24.04.2024	öffentlich - Beschluss

Stadt- und Verkehrsentwicklung Fürth Nordost: Aufgaben und Projekte mit Eisenbahn-/S-Bahn-Bezug im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 16 Fürth Nord; Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8 (VDE 8)

Altzeichen / Geschäftszeichen	Folgende Referenzvorlage vorhanden:
SpA-Vpl-Hg-404N	SpA/723/2019

Anlagen:
– Ausführliche Sachverhaltsdarstellung (mit Anlagen A und B)
– Klimaprüfung

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag der Referentin zur geplanten Vorgehensweise der Deutschen Bahn wird zur Kenntnis genommen.

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die S-Bahn-Bündelungslösung aktiv zu fördern und die Interessen der Stadt Fürth gegenüber der DB-Planung zu vertreten.

Mit gutachterlicher Unterstützung soll ein „Verkehrskonzept Fürth Nordost“ erarbeitet werden, um die Abstimmung zwischen der geplanten Bahnübergänge-Beseitigung, den Eisenbahnrücken, dem künftigen Straßennetz sowie dem darauf einzurichtenden Bus-Linien zu vollziehen. Die Stadtverwaltung soll Optimierungen bei der DB anregen, insbesondere eine West-Lage der S-Bahn-Strecke in Stadtteil Nord.

Die Gremien (Stadtrat, Bau- und Werkausschuss, Beratungskreis Nahverkehrsplan) sind an Konzeptaufstellung und Planungsbegleitung geeignet zu beteiligen. Über eine Anpassung der Prioritätenfestlegung des Stadtplanungsamtes ist im Einzelfall separat zu entscheiden.

Sachverhalt:

– Hinweis: Zum Sachverhalt erfolgt in der Sitzung des Bau- und Werkausschusses als Überblick eine etwa 10-minütige Präsentation durch die Ableitung Verkehrsplanung. Der zu zeigende Präsentationsfolienatz wird rechtzeitig vor der Sitzung zur Vorlage zur Verfügung gestellt.

Zwischen Bundesverkehrsministerium, Freistaat Bayern und Deutscher Bahn wurde Ende 2023 die Überarbeitung der vor dem Bundesverwaltungsgericht gestoppten Planung für die S-Bahn-Strecke in Fürth Nord vereinbart und finanziert. Diese Planungsleistung sieht zuerst den fairen Variantenvergleich vor, auf den später die Variantenentscheidung gestützt wird.

Seite 1 von 4

Kontakt

So erreichen Sie uns:



Per Mail:

info@bahnausbau-
nuernberg-bamberg.de



Online:

www.bahnausbau-
nuernberg-bamberg.de

Ihre Ansprechpartner:



Nicole Kumpfmüller-Böhm
Gesamtprojektleitung



Nils Pahl
Projektleiter
Ausbaustrecke



Dominique John
Projektleiter
Güterzugstrecke



Rebecca Zinkl
Stakeholdermanagement



Vielen Dank!