

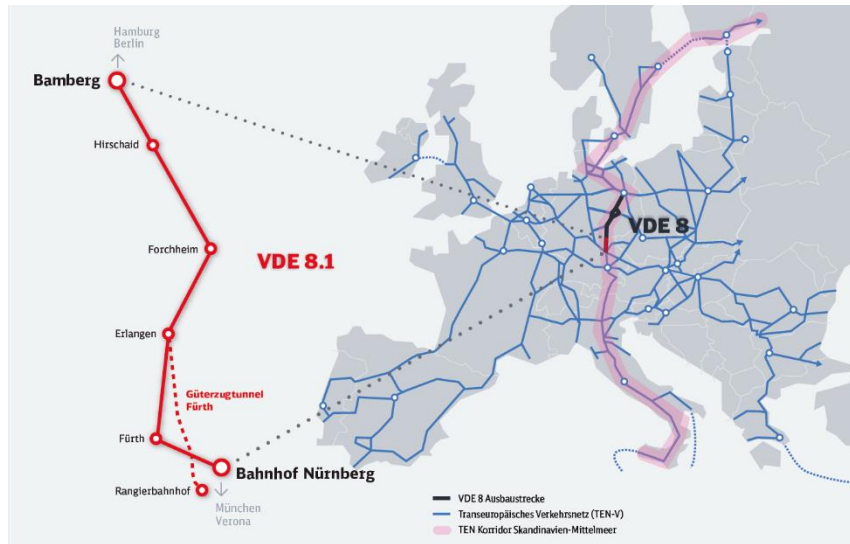


Bahnausbau Nürnberg-Bamberg (VDE 8.1)

Projektspaziergang Güterzugstrecke am 13.06.2025



VDE 8.1 - Einordnung



Die VDE („Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“) 8.1 ist Teil der Hochgeschwindigkeitsstrecke München-Berlin sowie der europäischen Verbindung Skandinavien – Berlin – München – Verona. Im Rahmen des Großprojekts werden verschiedene Maßnahmen umgesetzt, die gemeinsam auf eine schnellere Verbindung zwischen Süden und Norden einzahlen.

Ziel ist es, eine Geschwindigkeit von 230 km/h zu ermöglichen. Darüber hinaus können durch die Trennung von Regional-, Fern- und Güterverkehr die Kapazitäten für die einzelnen Verkehre erhöht werden.

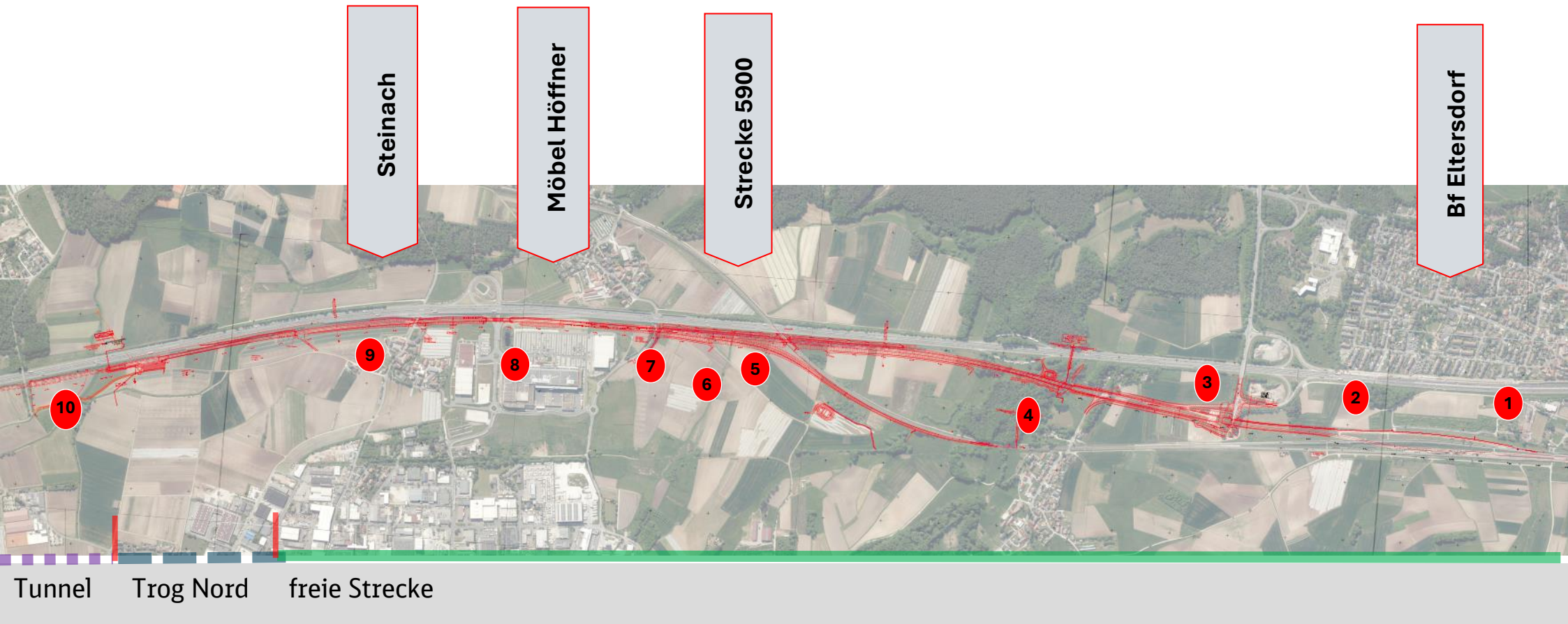
Die VDE 8.1 umfasst den viergleisigen Ausbau zwischen Nürnberg und Bamberg, Maßnahmen entlang der S-Bahn zwischen Nürnberg und Erlangen, den Knoten Bamberg sowie die Güterzugstrecke Nürnberg-Eltersdorf mit dem Güterzugtunnel Fürth.

Die 15 Kilometer lange, zweigleisige Güterzugstrecke verläuft vom Rangierbahnhof Nürnberg aus Richtung Norden bis Eltersdorf.

Kernstück des Projekts ist dabei ein 7,5 Kilometer langer Güterzugtunnel. Ab der Rothenburger Straße in Nürnberg werden die Güterzüge bis Fürth Kronach unterirdisch geführt. Auf diese Weise kann der Güterverkehr den hochbelasteten Knoten Fürth entlasten.

Der Tunnel liegt etwa in einer Tiefe von 12-15 Metern. Am tiefsten Punkt des Tunnels wird in einer Tiefe von 28 Metern die Pegnitz unterquert.

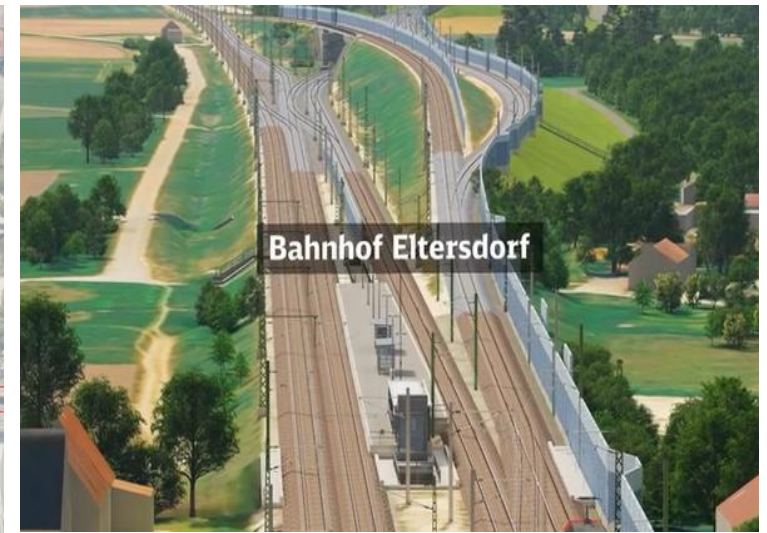
Projektpaziergang – Überblick der Stationen



Station 1: Haltepunkt Eltersdorf



Streckenverlauf am Bahnhof Eltersdorf, DB AG



Bahnhof Eltersdorf, 3D-Visualisierung, DB AG

In Eltersdorf kommen sämtliche Güterzüge sowie Personenzüge aus und nach Richtung Bamberg an. Dadurch kommt es zu einem Nadelöhr auf der bestehenden Strecke. Zur Entlastung soll hier zukünftig die Güterzugstrecke ausschwenken, sodass für die verschiedenen Verkehre eigene Gleise zur Verfügung stehen. Auf diese Weise wird das Nadelöhr entlastet und es entstehen mehr Kapazitäten für mehr Züge.

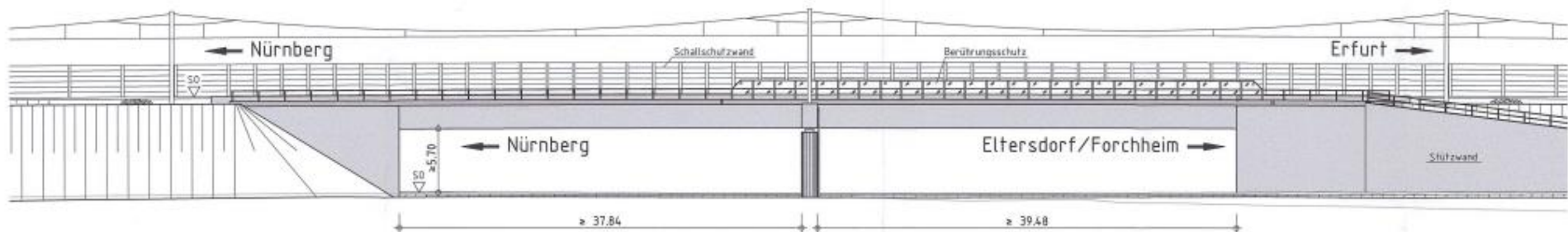
Station 2: Überwerfungsbauwerk Eltersdorf

Zur Trennung der Verkehre wird die bestehende Strecke für den Personenverkehr über ein Überwerfungsbauwerk geleitet. Die Gleise für den Güterverkehr werden unter dem Personenverkehr geführt.

Aufgrund des schleifenden Winkels der kreuzenden Bahntrasse weisen die Widerlager einen großen Abstand zueinander auf. Zur Erzielung geeigneter Überbaustützweiten wird in den Überbau ein Querträger integriert, der auf zwei Stützpfeilern auflagert.

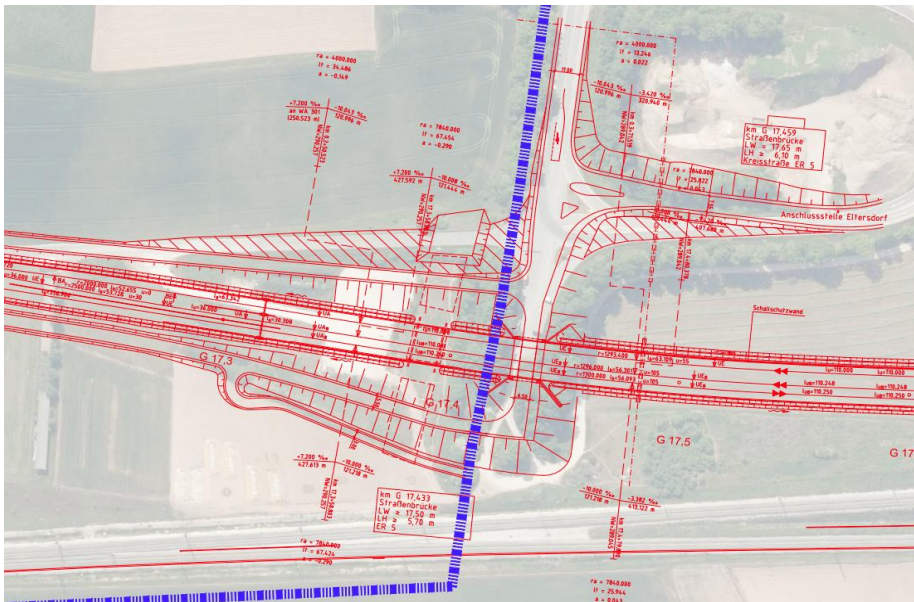


3D-Visualisierung, DB AG



Bauwerksplan, DB AG

Station 3: SÜ Kreisstraße ER 5



Draufsicht SÜ Kreisstraße ER5, DB AG



SÜ Kreisstraße ER5, 3D-Visualisierung, DB AG

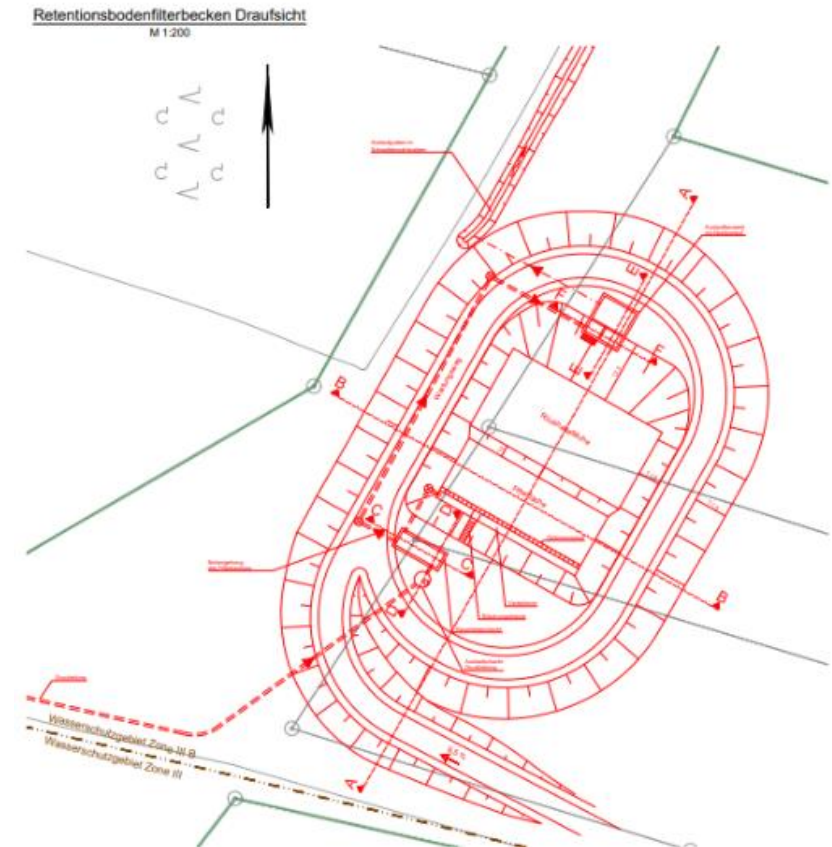
Die Güterzugstrecke verläuft parallel zur Autobahn sowie zu einem bereits vorhandenen Gleis. Für die Umsetzung ist es notwendig, die bestehende Straße zu verschieben, um Platz für das neue Gleis zu schaffen. Im Zuge dessen wird auch eine Straßenbrücke errichtet. Südlich des Bauwerks werden drei Gasleitungen gesichert.

Station 4: Wasserschutzgebiet Gründlach



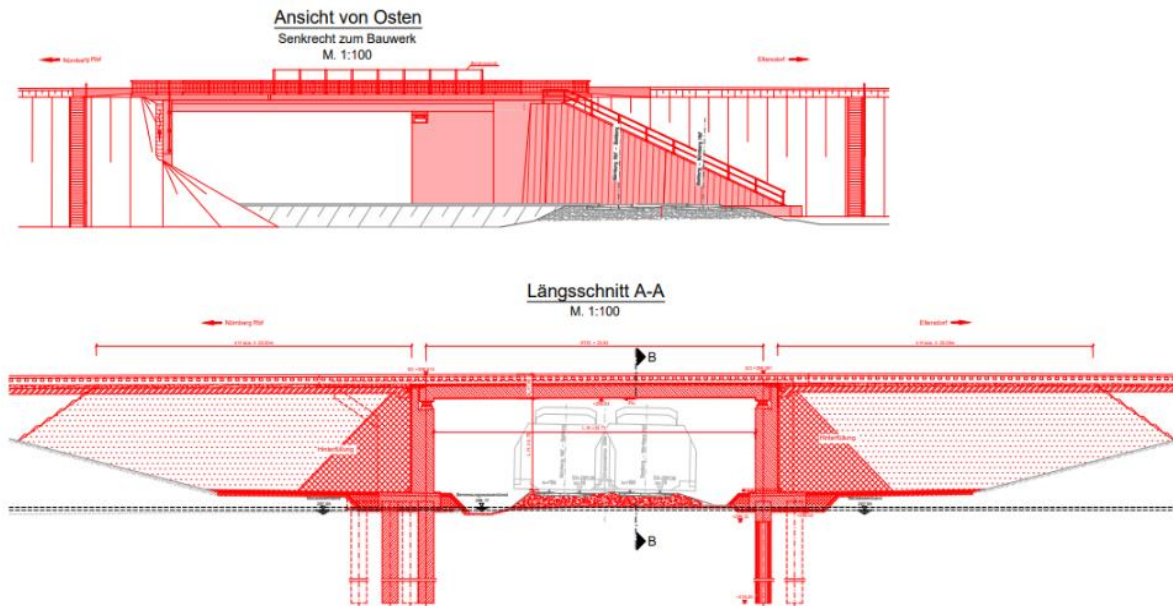
Retentionsbodenfilterbecken 3D-Visualisierung, DB AG

Der Bau durch ein Wasserschutzgebiet ist komplex. Während des Baus und nachfolgend dem Betrieb der Strecke müssen strenge Vorgaben eingehalten werden. Das Retentionsbodenfilterbecken dient als natürliche Reinigungsstufe vor Einleitung des gefassten Regenwassers in die umliegenden Gewässer.



Retentionsbodenfilterbecken Draufsicht, DB AG

Station 5: EÜ GZ über Fernbahn



EÜ GZ über Fernbahn, Ansicht Ost und Längsschnitt, DB AG

An dieser Stelle kreuzen sich Fernverkehr und Güterverkehr. Die parallel zur Autobahn BAB A73 verlaufende Güterzugstrecke kreuzt die bestehende Fernbahnstrecke von Nürnberg nach Bamberg. Die Brücke wird in WiB-Bauweise („Walztäger im Beton“) geplant, so kann der Überbau mit möglichst geringen baubetrieblichen Einschränkungen eingehoben werden.

I.II-S-V | VDE 8.1 Nürnberg-Bamberg | Projektpaziergang Güterzugstrecke am 13.06.2025



EÜ GZ über Fernbahn, 3D-Visualisierung, DB AG

Lichte Weite: mind. 18,46 Meter

Lichte Höhe: mind. 5,70 Meter

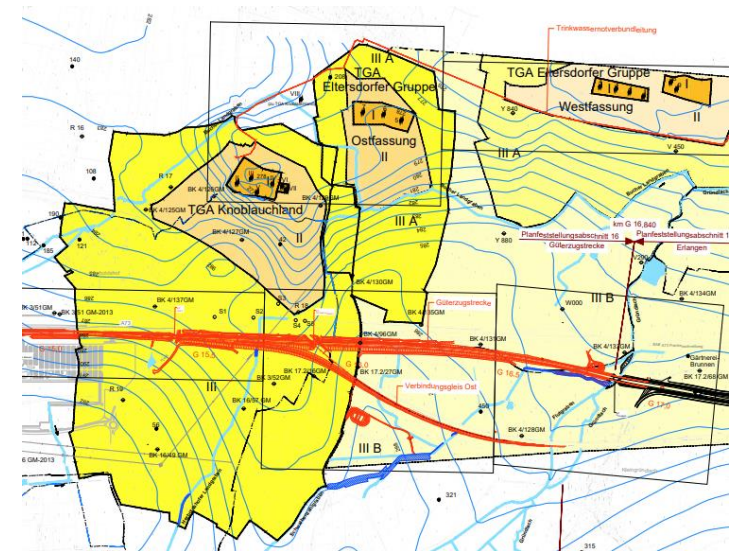
Kreuzungswinkel: 44,67 Gon

Station 6: Knoblauchsland



Das Knoblauchsland ist eines der größten zusammenhängenden Gemüseanbaugebiete in Deutschland. Es umfasst Teile der Metropolen Nürnberg, Fürth und Erlangen. Im Westen wird es von der Autobahn A73 eingeschlossen.

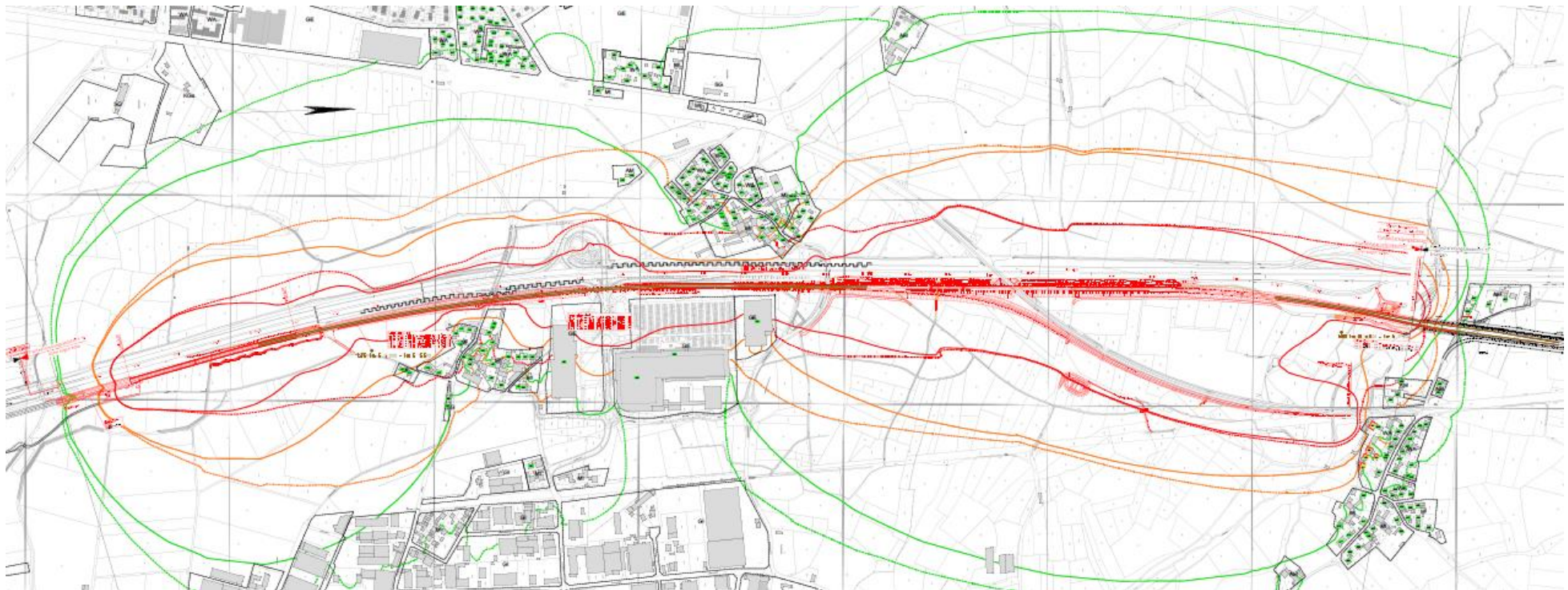
Die sandigen Böden sind gut für den Gemüseanbau geeignet, müssen jedoch zusätzlich beregnet werden. Während dem Bau und Betrieb der Güterzugstrecke müssen daher Grundwasserabsenkungen, Brunnenanlagen und offene Gewässer



Übersichtsplan Wasserschutzgebiete, DB AG

Karte des Knoblauchslands, Open Street Map über https://de.wikipedia.org/wiki/Knoblauchsland#/media/Da:te:Karte_Knoblauchsland.svg

Hintergrund: Schallschutz



Darstellung: Lärmschutzwände, Planunterlage, DB AG

Für den Schutz vor Verkehrslärm, der sich auf der neuen Strecke ergeben wird, werden Lärmschutzwände installiert. Dazu erfolgte eine schalltechnische Untersuchung zum Betriebslärm. Außerdem wurde die Gesamtsituation im Hinblick auf die Auswirkungen der Neubau-
strecke analysiert. Die Grenzwerte für die Lärmbelastung werden im Bundesimmissionsschutzgesetz geregelt.

Station 7: EÜ Kreisstraße Füs 4

Die geplante Brücke ist ein Halbrahmenbauwerk aus Stahlbeton. Die Brücke besteht aus flachgegründeten Fundamenten, zwei Rahmenstielen und einem Rahmenriegel, der über ein Feld spannt.

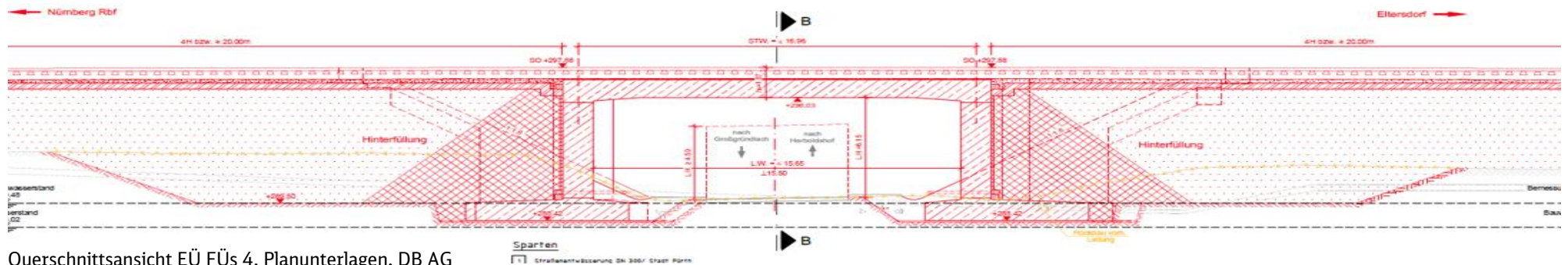
Lichte Weite: mind. 15,50 Meter

Lichte Höhe: mind. 4,50 Meter

Kreuzungswinkel: 91,24 Gon



FÜ Kreisstraße Füs 4 3D-Visualisierung DB AG



Querschnittsansicht EÜ Füs 4, Planunterlagen, DB AG

Sparten
 Straßenanfertigung DN 300/ Stadt Pflanz

Station 8: EÜ AS Steinach



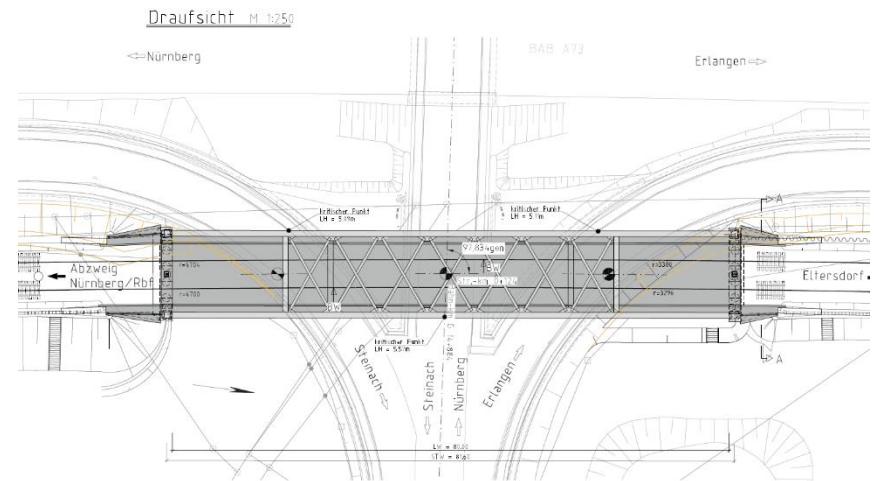
EÜ AS Steinach, 3D-Visualisierung, DB AG

Das Kreuzungsbauwerk wird als einfeldrige, zweigleisige Stabbogenbrücke in Stahlbauweise ausgeführt. Kreuzungspunkt und -winkel bleiben unverändert.

Lichte Weite: 80 Meter

Lichte Höhe: >5,09 Meter/ >5,57 Meter/ >5,11 Meter

Die Brücke wird auf der nördlichen Widerlagerseite errichtet und anschließend in einem Längs-/ Querverschub in Endlage gebracht.

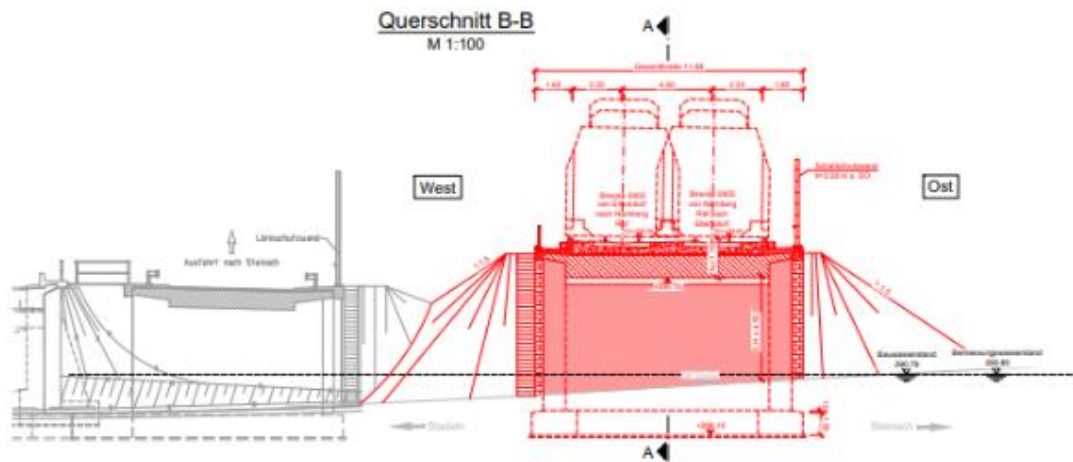


EÜ AS Steinach, Draufsicht, Planunterlagen, DB AG



EÜ AS Steinach, Ansicht von Osten, Planunterlagen, DB AG

Station 9: EÜ GVS Stadeln Steinach



EÜ GVS Stadeln Steinach, Querschnitt, DB AG



EÜ GVS Stadeln Steinach, Ansicht von Osten, DB AG



EÜ GVS Stadeln Steinach, 3D-Visualisierung, DB AG

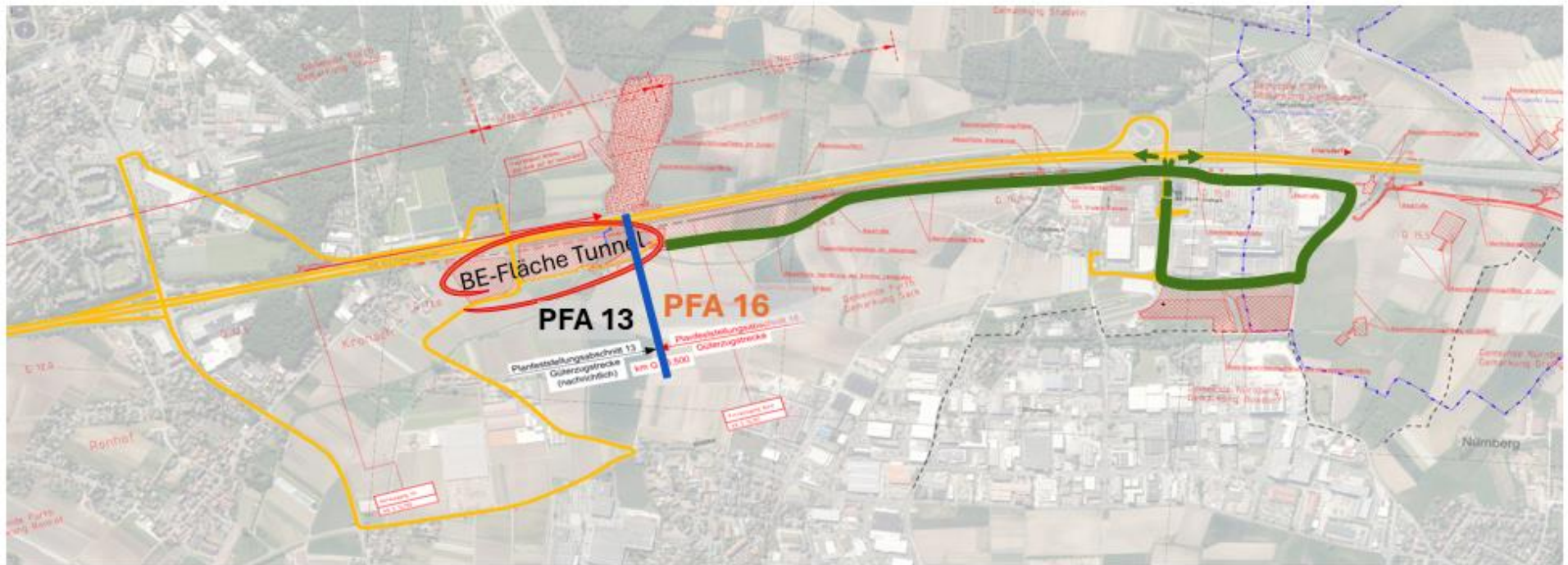
Bei der geplanten Brücke handelt es sich um ein Halb-
rahmenbauwerk. Das Bauwerk ähnelt der EÜ FÜs4.

Lichte Weite: mind. 10,50 Meter

Lichte Höhe: mind. 4,50 Meter

Kreuzungswinkel: 31,36 Gon

Hintergrund: Baulogistikkonzept

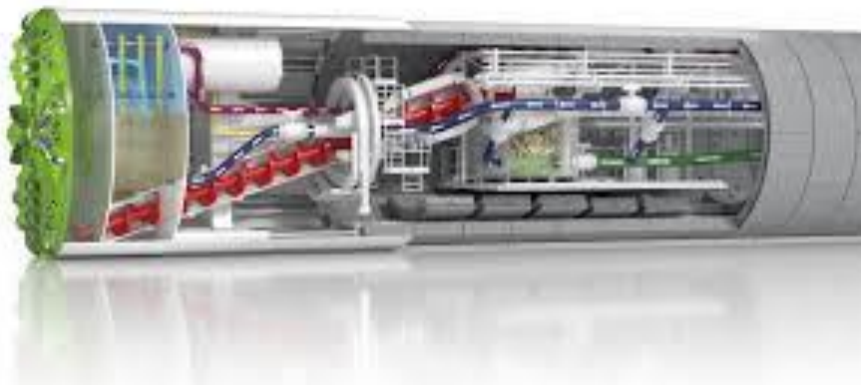


Baulogistik, DB AG

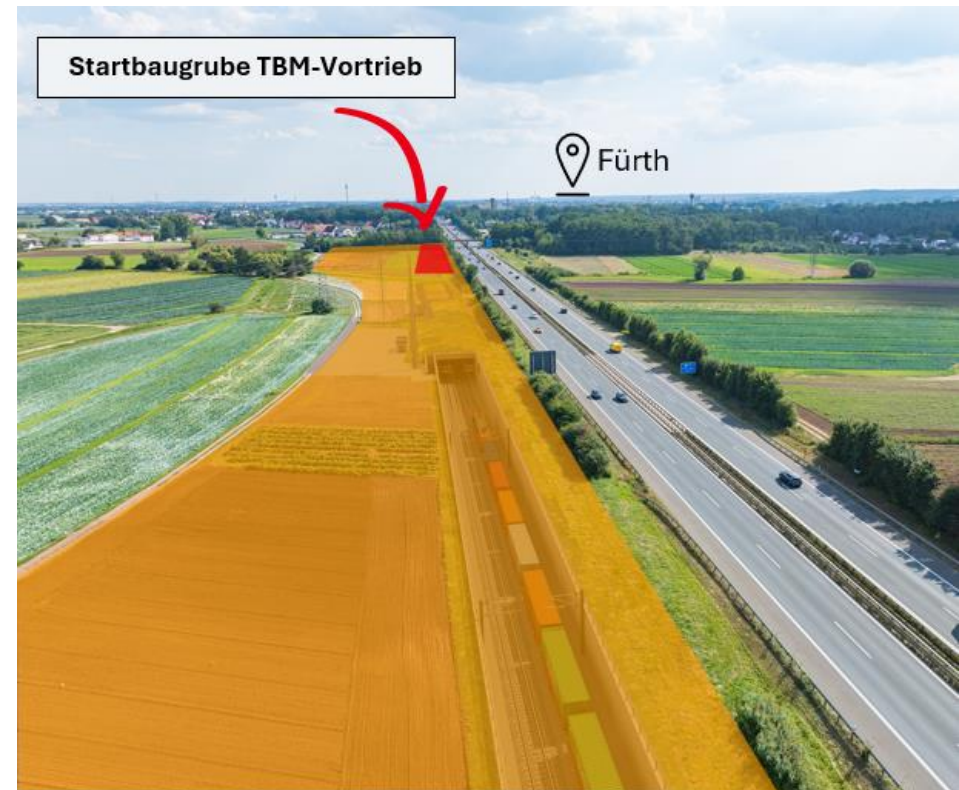
Die Verkehrsführung während der Bauzeit erfolgt über die vorhandenen öffentlichen Straßen und Wege. Dabei soll der Baustellenverkehr auf möglichst kurzem Wege auf die Autobahn geleitet werden. Durch die optimierte Planung der Logistik können Anwohnende nachhaltig entlastet werden, da die spätere Bahntrasse zunächst als Logistikweg genutzt werden kann.

Station 10: BE-Fläche Tunnelportal Nord

Der Tunnelvortrieb erfolgt durch eine Tunnelvortriebsmaschine (TBM), eine Variable Density-TBM. Diese startet im Norden und arbeitet sich nach Süden bis nach Nürnberg vor. Ver- und Entsorgung der Tunnelbohrmaschine erfolgt über den gesamten Vortrieb hinweg über die Baustelleneinrichtungsfläche im Norden.



Modell einer Tunnelvortriebsmaschine, Herrenknecht AG



Darstellung rechts: Startbaugrube, eigene Darstellung, DB AG



Kontakt:

www.bahnausbau-nuernberg-bamberg.de

info@bahnausbau-nuernberg-bamberg.de

Impressum:

Herausgeber:

DB InfraGO, Großprojekt VDE 8.1 Nürnberg-Bamberg, Sandstraße 38-40, 90443 Nürnberg

Änderungen vorbehalten. Einzelangaben ohne Gewähr

Stand: Juni 2025