



NETZE

Der Güterzugtunnel Fürth

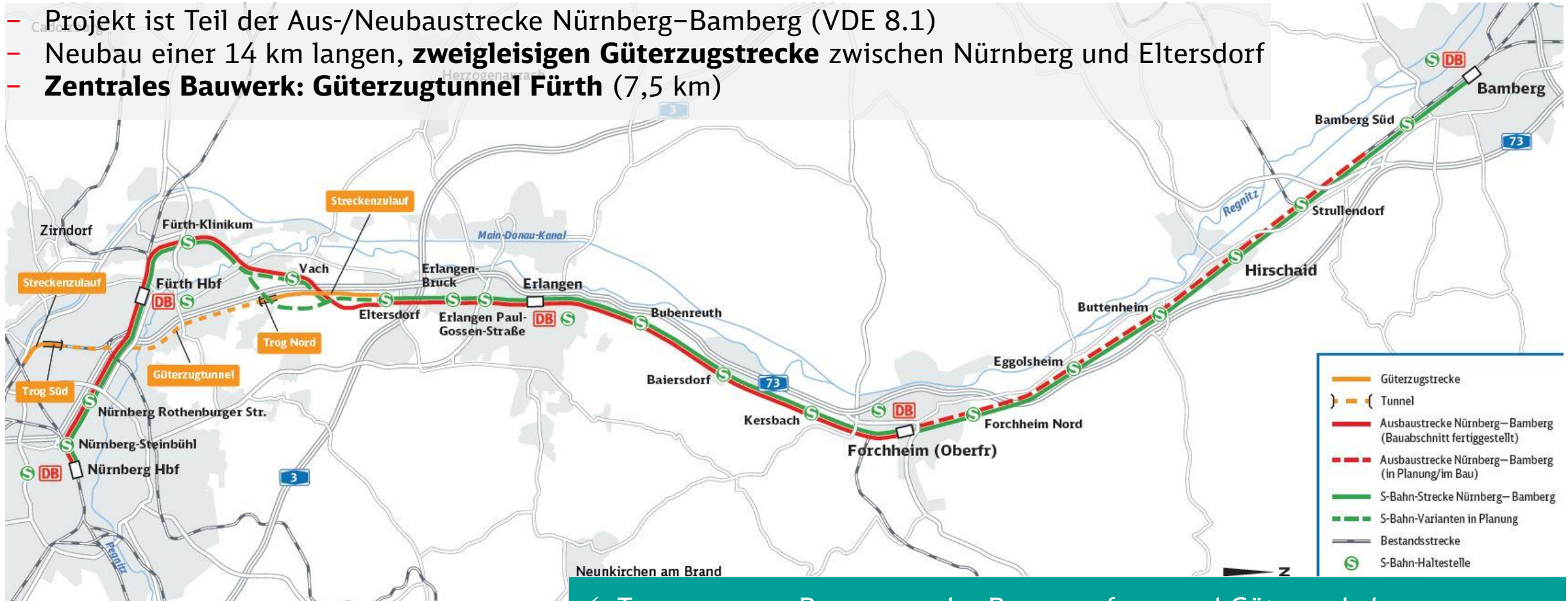
Bahnausbau Nürnberg – Bamberg (VDE 8.1)

06. November 2023 | Informationsveranstaltung | Erlangen

Einordnung in den Gesamtzusammenhang

Übergeordnete Ziele

- Projekt ist Teil der Aus-/Neubaustrecke Nürnberg–Bamberg (VDE 8.1)
- Neubau einer 14 km langen, **zweigleisigen Güterzugstrecke** zwischen Nürnberg und Eltersdorf
- **Zentrales Bauwerk: Güterzugtunnel Fürth** (7,5 km)



- ✓ Trennung von Personennah-, Personenfern- und Güterverkehr
- ✓ Nachhaltige Entlastung des Bahnknotens Nürnberg/Fürth

Die Vorteile auf einen Blick

Besser, 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.

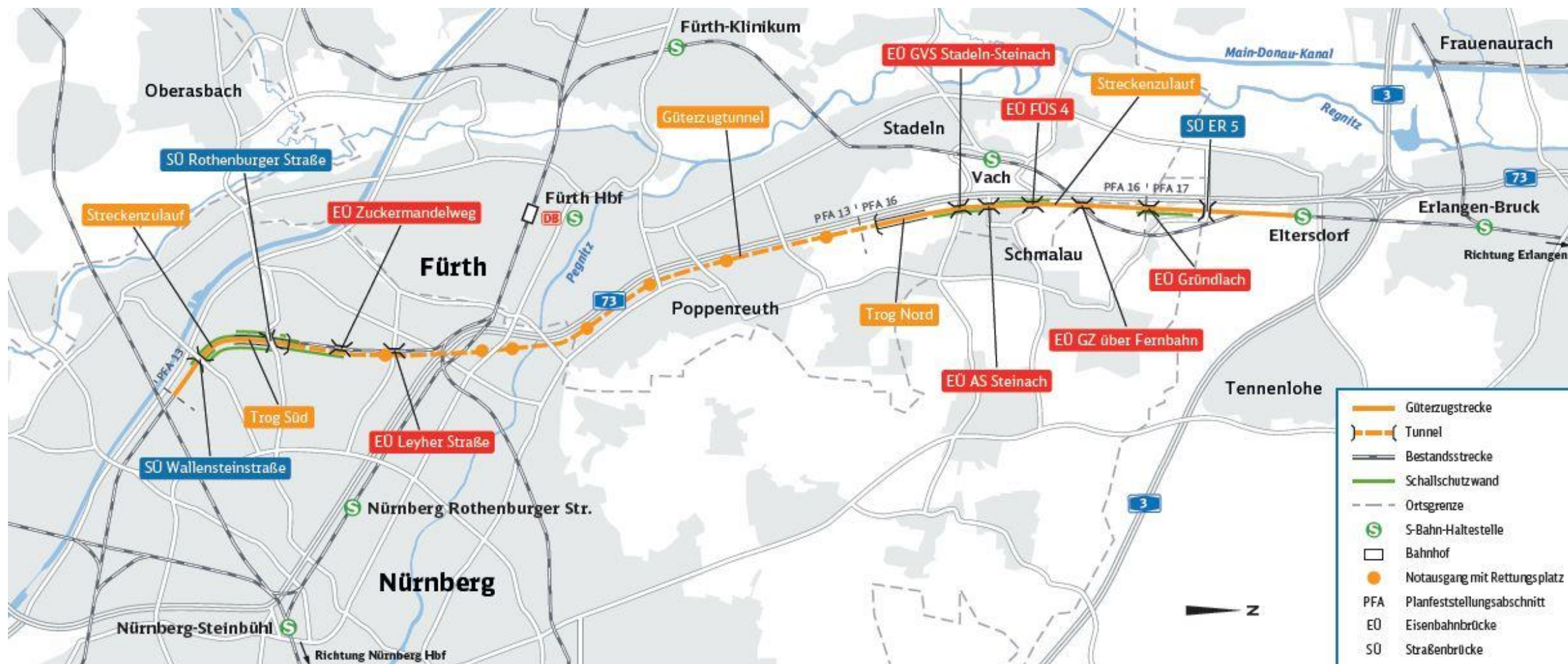


Grüner

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.

Streckenverlauf, Tunnel und Bauwerke




Erweiterung und Neubau von Brücken entlang der Strecke



Aktueller Stand und nächste Schritte

Übersicht über die drei Planungsabschnitte

PFA = Planfeststellungsabschnitt
GZS = Güterzugstrecke

Abschnitt	<h3>PFA 13</h3> <p>(km G 4,5 - km G 13,526)</p>	<h3>PFA 16</h3> <p>(km G 13,526 - km G 16,840)</p>	<h3>PFA 17</h3> <p>(km G 16,840 - km G 19,235)</p>
	 <p>Zulaufstrecke Süd / Tunnel Nürnberg Kleinreuth – Fürth Sack</p>	 <p>Nordportal / Zulaufstrecke Nord Fürth Sack – Nürnberg Großgründlach</p>	 <p>Anbindung an Bestandsstrecke Nürnberg Großgründlach – Erlangen Eltersdorf</p>
Aktueller Stand	<ul style="list-style-type: none"> - Erörterungstermin 09/2022 erfolgt - Abschluss Genehmigungsverfahren mit Beschluss voraussichtlich 2023 	<ul style="list-style-type: none"> - Planfeststellungsbeschluss von 2014, angehalten 2017 (Variantenauswahl S-Bahn) - Erstellung Antragsunterlagen zum Planrechtsverfahren für GZ-Anteil voraussichtlich 4. Quartal 2023 	<ul style="list-style-type: none"> - Planfeststellungsbeschluss seit 2009 - Streckenausbau bis Knoten Erlangen/Eltersdorf bereits umgesetzt und in Betrieb genommen

Der Güterzugtunnel Fürth

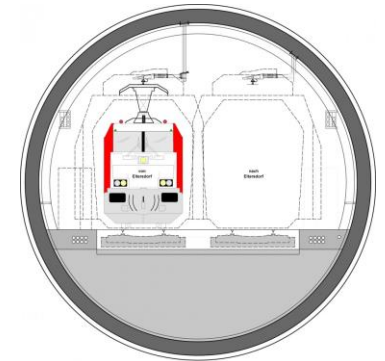
Erste Eindrücke



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).



Der Güterzugtunnel Fürth

Bautechnologie und Maßnahmenumfang des Tunnelbauwerks

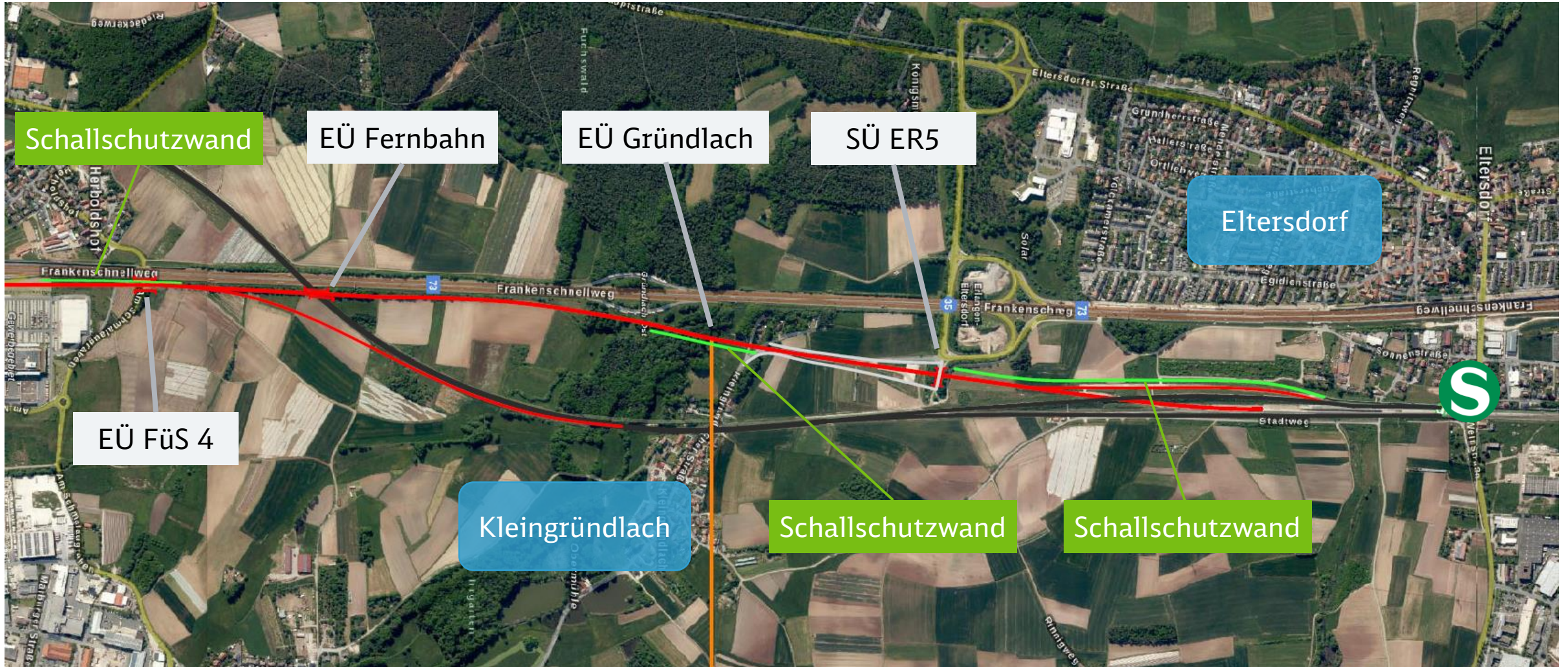


Schneidrad einer Tunnelvortriebsmaschine (DB AG)

Gesamtlänge Tunnel	7.500 m, davon ca. 6.500 m mittels Tunnelbohrmaschine
Tunnelröhre Innendurchmesser Außendurchmesser	11,64 m ca. 13 m
Fahrbahnen	2
Notausgänge	7 (ca. alle 1.000 m)
Max. Geschwindigkeit	120 km/h
Oberbauform Tunnel	Feste Fahrbahn

Nördliche Zulaufstrecke

Verknüpfung mit Bestandsstrecke



EÜ: Eisenbahn-Überführung | SÜ: Straßen-Überführung

Schutzmaßnahmen

Schall- und Erschütterungsschutz



Vor Ausbau



Nach Ausbau

Reduzierte Schallimmission
entlang Bestandsstrecke

- ✓ Planung gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz
- ✓ Schallschutzwände entlang der Strecke
- ✓ Masse-Feder-Systeme im Tunnel

Schutzmaßnahmen

Umweltschutz



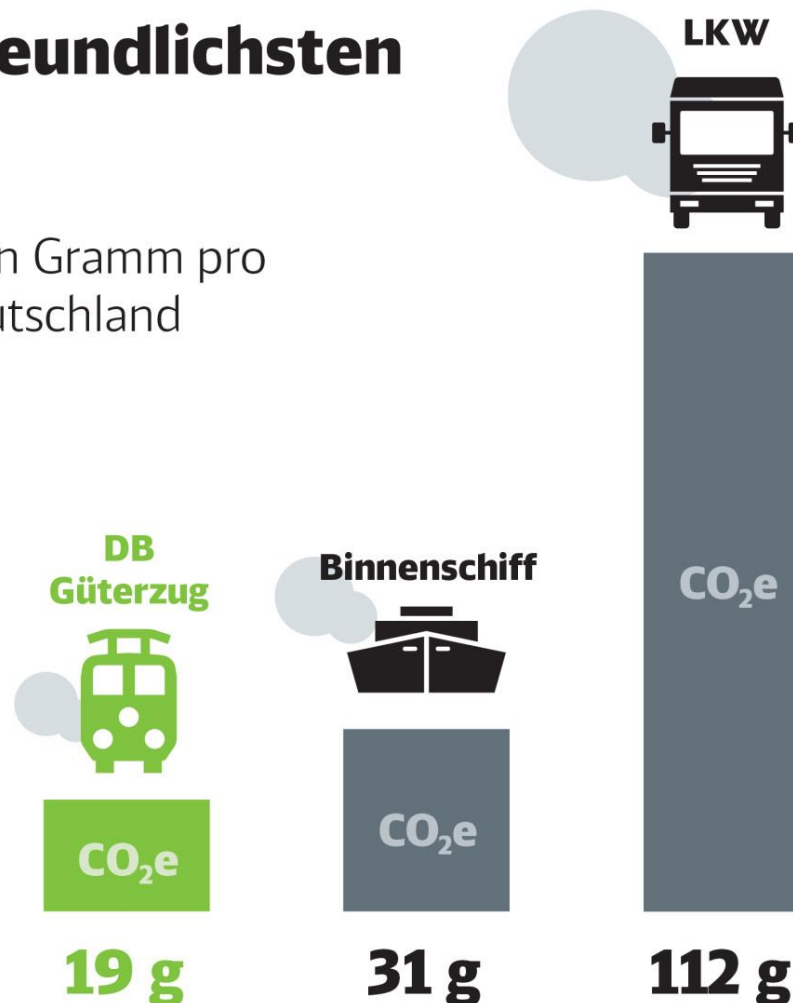
- Eingriffe in Natur und Landschaftsbild so gering wie möglich
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- Gewässerschutz (Grund- und Oberflächengewässer)
- Schutzmaßnahmen für geschützte Tiere und Pflanzen



Schiene ist am klimafreundlichsten

Güterverkehr:

Treibhausgas-Emissionen (CO₂e) in Gramm pro Tonne und Kilometer (tkm) in Deutschland



Deutsche Bahn AG | April 2020

• CO₂e: Summe der Treibhausgase Kohlendioxid, Methan und Lachgas

• Quellen: UBA 2019 (TREMOT 6.03, Bezugsjahr 2018), Wert Güterzug DB AG (Bezugsjahr 2019)

Mehr Informationen

Besuchen Sie unsere Projektwebseite bahnausbau-nuernberg-bamberg.de



Projekte ▾

Aktuelles

Baustellen-Blogs ▾

Mediathek

Kontakt

Karriere



Güterzugtunnel Fürth

Starke Schiene für Mittelfranken

Dialog

FAQ

Mehr Informationen

Unsere Broschüre zum Download und hier vor Ort



Streckenverlauf

Die neue Güterzugstrecke beginnt hinter dem Nürnberger Rangierbahnhof südlich der Wellenstraße. Von dort verläuft sie zunächst oberirdisch und führt dann in einem 750 Meter langen Traggewölbe zum Tunnelbauwerk, das südlich des Nürnberger Großmarktes bei der Rotherbühner 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 zu 2,5 Kilometern 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 ein etwa 550 Meter langer Traggewölbe. 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 gehalten. Die sieben Notausgänge liegen jeweils im Abstand von rund tausend Metern zueinander und sind mit einer Sicherheitschleuse und Löschwasserleitungen ausgestattet.

[Link zur Mediathek](#)

[Link zur räumlichen Einordnung](#)

Wir sind für Sie da!

Der Austausch mit der Öffentlichkeit ist uns wichtig. Den Dialog mit der Region möchten wir in verschiedenen Formate ermöglichen. Auf unserer Projekt-Webseite www.bahn-ausbau-nuernberg-bamberg.de finden Sie alle wichtigsten Informationen rund um das Projekt. Dort informieren wir Sie auch über unsere Dialogangebote und Sprechstunden von Ort. Weiterhin können Sie unser Kontaktformular nutzen oder Sie senden uns eine E-Mail an gueterzugtunnel-nuernberg-fuerth@deutschebahn.de.



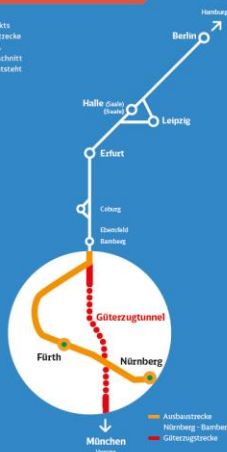
Das Projekt Güterzugtunnel Fürth ist Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8). Bereits seit 2017 kann die Strecke München – Berlin in rund vier Stunden zurückgelegt werden. In den nächsten Jahren wird unter anderem noch der Teilschnitt zwischen Nürnberg und Bamberg fertig ausgebaut und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

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
GoA-Projekt VDE 8
Projektschicht Güterzugstrecke
Aufbau-Campus-Straße 3
90489 Nürnberg

Fotos:
S. J. DB AG Claus Weiser
S. J. DB AG Max von Fritsch
Visualisierungen: vectordesign

Änderungen vorbehalten.
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand: Juni 2023
Druckmanagement: DB Kommunikations-
technik GmbH Karlsruhe, www.dbk.de



Der Güterzugtunnel Fürth

(Bamberg) gebildet wird. Der Neubau ist 14 Kilometer lang. Inwieweit Güterzugstrecke ist das größte Bahnprojekt des Zweijahres jahre in Mittelfranken.

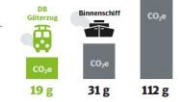
Schütz und oberirdisch ist mehr Platz für Personenzüge. Die Personalaus- und Fernverkehr in der Region wird somit zuverlässiger und pünktlicher.

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

Schiene ist am klimafreundlichsten

Der Schienenverkehr ist die umweltfreundlichste Alternative zum Transport mit dem LKW, dem Flugzeug oder dem Schiff. Während eines LKW sind 12,2 g Treibhausgasemissionen pro Tonne und Kilometer produziert, emittiert ein durchschnittlicher DB Güterzug nur 19 g Treibhausgas pro Tonne und Kilometer – also fünf Mal weniger als ein LKW.

Deutsche Bahn AG, April 2020
www.dba.de
© 2020 Deutsche Bahn AG



Nah- und Fernverkehr noch zuverlässiger

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



Weniger Güterverkehrslärm

Güterzüge sind in Richtung Bamberg werden den stark beanspruchten Knoten Fürth zukünftig unterstützen. Anwohner werden so vor Güterverkehrslärm geschützt.



Mehr Züge – Mehr Klimaschutz

Mehr Kapazitäten für den Schienenverkehr bedeuten 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 Bauarbeiten auf Natur und Umwelt genau untersucht. Fachleute bewerten sie und ermitteln bei Bedarf ergänzende Ausgleichsmaßnahmen. Dieses Vorgehen wird unter anderem durch die Bundes- und Landesgesetz geregelt und sichergestellt.

Für das Projekt Güterzugtunnel Fürth wurden bereits umfangreiche Umweltschutzmaßnahmen ergriffen. Dabei wurden die Auswirkungen auf Menschen und die Gesundheit ebenso berücksichtigt, wie die auf Flora und Fauna, Gewässer, Böden und Kulturgüter. In den oberirdischen Streckenabschnitten und dem für den Bauabschnitt benötigten Flächen wurde die ansässige 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 Wasserecosystem im Gebiet zu schützen, unterquert die Bahn vier, während und nach der Bauarbeiten regelmäßig Oberlauf und Stau des Grundwassers entlang der geplanten Strecke. Diese Maßnahmen stellen auch sicher, dass die Wasserqualität von Tiefgewässern entlang der Strecke nicht beeinträchtigt wird.

Schall- und Erschütterungsschutz

Bund und Bahn wollen ihre Lärmschutzmaßnahmen in Deutschland spürbar ausbauen. Dieses Ziel wird auch bei der Planung der Güterzugstrecke zwischen Nürnberg und Fürth berücksichtigt. Dazu wird die genaue Streckenschall- und erschütterungstechnisch untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden auf Basis von Bundesgesetzen und -richtlinien erfasst und bewertet. Davon angeleitet werden die entsprechenden Schutzmaßnahmen erfaßt. Schallschutzwände schützen die Wohngebiete entlang der Güterzugstrecke vor Lärm.

Auf Höhe der Tunnelportale minimiert ein spezielles, schallschützendes Fahrplanband darüber hinaus Erschütterungen.

An aerial view of a city with a highway and a tunnel. The highway is elevated and has several vehicles, including a large white truck, a red car, a black car, a white van, and a white truck. The tunnel is located below the highway and is illuminated. The city buildings are visible in the background, and there are many trees in the foreground.

So erreichen Sie uns



www.bahnausbau-nuernberg-bamberg.de



info@bahnausbau-nuernberg-bamberg.de