

# Landesplanerische Beurteilung

für die Ausbau-/Neubaustrecke  
Nürnberg – Erfurt  
der Deutschen Bahnen

Ausbauabschnitt  
Nürnberg-Ebensfeld

vom 30. Juli 1993



Bayerisches Staatsministerium für  
Landesentwicklung und Umweltfragen  
– Oberste Landesplanungsbehörde –



---

<b>A.</b>	<b><u>Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung</u></b>	<b>- 1 -</b>
I.	<u>Gesamtergebnis</u>	- 1 -
II.	<u>Maßgaben</u>	- 1 -
1.	Bahntrasse	- 1 -
1.1	Raumstruktur	- 1 -
1.2	Technischer Umweltschutz	- 2 -
1.3	Natur- und Landschaftsschutz, Erholung	- 4 -
1.4	Grundwasser und oberirdische Gewässer	- 7 -
1.5	Land- und Forstwirtschaft	- 8 -
1.6	Städtebau und Denkmalpflege	- 9 -
1.7	Verkehrsinfrastruktur	- 10 -
1.8	Brand- und Katastrophenschutz	- 10 -
2.	Folge- und Begleitmaßnahmen	- 10 -
2.1	Deponie	- 10 -
2.2	Einrichtungen zur Bahnstromversorgung	- 11 -
<b>B.</b>	<b><u>Verlauf und Gegenstand des Verfahrens</u></b>	<b>- 13 -</b>
I.	<u>Angewandtes Verfahren</u>	- 13 -
II.	<u>Gegenstand des Verfahrens</u>	- 17 -
III.	<u>Beteiligte Stellen</u>	- 17 -
IV.	<u>Einbeziehung der Öffentlichkeit</u>	- 21 -

---

<b>C.</b>	<b><u>Beschreibung des Vorhabens und seiner Auswirkungen</u></b>	<b>- 23 -</b>
I.	<u>Vorhaben</u>	- 23 -
1.	Internationale und nationale Ausgangssituation	- 23 -
2.	Beschreibung der Trasse	- 24 -
3.	Beschreibung der Folge- und Begleitmaßnahmen	- 26 -
4.	Berührte Gebietskörperschaften	- 27 -
II.	<u>Auswirkungen des Verfahrens anhand der Stellungnahmen der Beteiligten sowie der sonstigen ermittelten Tatsachen</u>	- 27 -
1.	Raumbezogene überfachliche Belange	- 27 -
2.	Raumbezogene fachliche Belange	- 31 -
3.	Auswirkungen auf die in § 6a Abs. 1 Satz 3 i.V.m. § 2 Abs. 1 Nr. 9 ROG genannten Umweltgüter (einschließlich der Wechselwirkungen)	- 37 -
<b>D.</b>	<b><u>Raumordnerische Bewertung und Gesamtabwägung</u></b>	<b>- 51 -</b>
I.	<u>Raumordnerische Bewertung</u>	- 52 -
1.	Raumbezogene überfachliche Belange	- 52 -
1.1	Raumstruktur	- 52 -
1.2	Zentrale Orte	- 56 -
1.3	Verkehrsinfrastruktur	- 58 -
1.4	Wirtschaftsstruktur	- 63 -

---

2.	Raumbezogene fachliche Belange	- 67 -
2.1	Städtebau	- 67 -
2.2	Straßenbau	- 71 -
2.3	Land- und Forstwirtschaft	- 73 -
2.4	Denkmalpflege	- 76 -
2.5	Brand- und Katastrophenschutz	- 77 -
3.	Auswirkungen auf die in § 6 Abs. 1 Satz 3 i.V.m. § 2 Abs. 1 Nr. 9 ROG genannten Umweltgüter (einschließlich der Wechselwirkungen)	- 78 -
3.1	Technischer Umweltschutz (Lärm und Erschütterungen)	- 78 -
3.2	Natur- und Landschaftsschutz, Erholung	- 87 -
3.3	Grundwasser und oberirdische Gewässer	- 95 -
3.4	Klima	- 98 -
3.5	Boden und Wald	- 99 -
4.	Folge- und Begleitmaßnahmen	- 101 -
4.1	Deponien	- 101 -
4.2	Einrichtungen zur Bahnstromversorgung	- 103 -
<u>E.</u>	<u>Weitere Anregungen</u>	- 113 -
<u>F.</u>	<u>Abschließende Hinweise</u>	- 115 -



---

## A. Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung

### I. Gesamtergebnis

1. Der nach den vorgelegten Projektunterlagen der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH geplante Ausbau des Abschnitts Nürnberg-Ebensfeld der Ausbau-/Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin einschließlich der S-Bahn-Planung Nürnberg-Forchheim, der Deponie "Tiefes Feld" und den Einrichtungen zur Bahnstromversorgung entspricht mit den unter A. II. genannten Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung.
2. Die nach den vorgelegten Projektunterlagen der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH für den geplanten Ausbau des Abschnitts Nürnberg-Ebensfeld der Ausbau-/Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin geplante Deponie "Schweinauer Buck" entspricht nicht den Erfordernissen der Raumordnung.

### II. Maßgaben

1. Bahntrasse
  - 1.1 Raumstruktur
    - 1.1.1 In Erlangen und Bamberg sind ICE-Systemhalte auf Dauer zu sichern.
    - 1.1.2 Im Zuge der überregionalen Entwicklungsachse Nürnberg/Fürth/Erlangen-Forchheim-Bamberg-Lichtenfels/Coburg ist die Bedienung durch den Interregio-, Regionalexpreß- und Regionalbahnverkehr auf Dauer zu sichern und weiter auszubauen.
    - 1.1.3 Die Funktion des Bahnhofs Bamberg als Schienenverkehrsknoten ist, auch in der Ost-West-Verbindung, zu sichern und auszubauen.

- 1.1.4 Der Verbund zwischen Straße und Schiene ist, vor allem entlang der S-Bahn-Strecke Nürnberg-Forchheim, zu verbessern.

## 1.2 Technischer Umweltschutz

- 1.2.1 Zum Schutz der Bevölkerung in Siedlungsgebieten vor Lärm ist ein detailliertes Lärmschutzkonzept zu erstellen und dem Planfeststellungsverfahren zugrunde zu legen. Dabei sind folgende Vorgaben zu beachten:

1.2.1.1 Die vom Betrieb der Ausbaustrecke ausgehenden Lärmemissionen sind entsprechend den Bestimmungen und Verfahren der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.90 generell soweit abzumindern, daß Gefahren, Nachteile und im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erhebliche Belästigungen für die Wohnbevölkerung ausgeschlossen werden.

1.2.1.2 Ein Bonus für das besonders gepflegte und überwachte Gleis ("Gleispflegebonus") ist bei der Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen als pauschale Lärminderung nicht in Ansatz zu bringen. Gleispflegemaßnahmen können nur im tatsächlich erbrachten und nachgewiesenen Umfang der Lärminderung angerechnet werden.

1.2.1.3 Der erforderliche Lärmschutz ist vorrangig durch aktive Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg und/oder betriebstechnische Maßnahmen herbeizuführen. Dabei

- ist zur Verbesserung des aktiven Lärmschutzes im Bereich der Stadt Erlangen eine unterirdische Streckenführung für Güterzüge unter der Voraussetzung vorzusehen, daß die Verhältnismäßigkeit dieser Maßnahme durch einen nennenswerten finanziellen Beitrag der Stadt Erlangen gewährleistet ist;



- sind in allen weiteren Städten und Gemeinden an der Ausbaustrecke, in denen die Lärmschutzgrenzwerte der 16. BImSchV durch die bisher geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht eingehalten werden können, alle Möglichkeiten zur Verwirklichung weitergehender aktiver Lärmschutzmaßnahmen auszuschöpfen;
- sind Art und Umfang der aktiven Lärmschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der berührten Belange, vor allem städtebaulicher Gesichtspunkte, mit den Kommunen abzustimmen und zu konkretisieren.

1.2.1.4 Soweit mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen und ggf. betriebstechnischen Maßnahmen die Lärmschutzgrenzwerte der 16. BImSchV nicht erreicht werden, sind passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzvorkehrungen an Gebäuden) erforderlich. Diese sind nach der VDI-Richtlinie 2719 zu bemessen.

1.2.2 Bei der Baudurchführung sind die Grundsätze der allgemeinen Verwaltungsvorschrift Baulärm vom 19.08.70 (Bundesanzeiger 160 vom 01.09.70) zu beachten.

1.2.3 Ober- und Unterbau der Ausbaustrecke sind so zu errichten, daß unter Berücksichtigung des Standes der Technik beim Eisenbahnbetrieb keine schädlichen und nachteiligen Erschütterungen auf Gebäude und Menschen in Gebäuden entstehen (vgl. Vornorm DIN 4150 "Erschütterungen im Bauwesen" Teil 1 und 2 vom September 1975 und Teil 3 vom Mai 1983 sowie VDI-Richtlinie 2058 Bl 1 zum sekundären Schallschutz); ggf sind Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

## 1.3 Natur- und Landschaftsschutz, Erholung

Maßgaben zur Minimierung von Eingriffen:

- 1.3.1 Landschaftseingriffe und Eingriffe in den Naturhaushalt sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken.
- 1.3.1.1 Die in Ost-West-Richtung die Schienentrasse querenden Bachtäler sind nicht durch Dammschüttungen abzuriegeln, sondern durch ausreichend dimensionierte Brücken oder Durchlässe in ihrer Funktion im Biotopverbundnetz und als wichtige Wander- und Ausbreitungskorridore biologischer Arten zu sichern.
- 1.3.1.2 Im Bereich westlich Kleingründlach (Stadt Nürnberg) ist die Trasse bei minimaler Ausbaubreite eng mit der A 73 zu bündeln, um Eingriffe in das Biotop "Gründlachniederung" und die Waldbereiche zu vermeiden.
- 1.3.1.3 Der artenreiche Mischwald am Erlanger Burgberg ist durch Minimierung der Einschnitte im Norden und Süden soweit wie möglich zu erhalten.
- 1.3.1.4 Zur Verringerung des Eingriffs in das Waldbiotop nördlich von Hirschaid ist auf den Überholbahnhof Hirschaid-Nord zu verzichten.
- 1.3.1.5 Die geplante Westverschiebung der Trasse im Bereich Strullendorf ist in nördlicher Richtung soweit fortzusetzen, daß die Sandmagerrasen-Biotope weitgehend verschont bleiben.
- 1.3.1.6 Um den besonderen Anforderungen der Belange von Natur und Landschaft sowie der Wasserwirtschaft bei dem zwischen Breitengüßbach und Ebing erforderlichen Eingriff in den Main und die Mainaue Rechnung zu tragen, ist neben der geplanten Mainrückverlegung auch die

Stützmauer-Lösung als weitere technische Gestaltungsmöglichkeit zu untersuchen und in das Planfeststellungsverfahren einzubringen.

- 1.3.1.7 Südlich Ebensfeld sind Eingriffe in die Mainschleife und ihre Begleitvegetation durch Trassenoptimierung und Umgestaltung des Überholbahnhofs Unterleiterbach zu vermeiden.

Maßgaben zum Ausgleich von Eingriffen und zum Ersatz für nicht ausgleichbare Eingriffe

- 1.3.2 Für nachteilige Folgen unvermeidbarer bzw. nicht ausgleichbarer Eingriffe sind gem. § 8 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz und Art. 6a Bayerisches Naturschutzgesetz Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchzuführen. Dafür kommen vor allem in Betracht die Wiederherstellung, Renaturierung und Pflege von Mager- und Feuchtstandorten, Naßwiesenstandorten und sonstigen Feuchtflächen, die Entwicklung naturnaher Waldbestände, die Neugestaltung von Gräben und Bachläufen sowie die Anlage von Rohbodenflächen zur Ermöglichung einer natürlichen Sukzession.
- 1.3.3 Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind gem. § 8 Abs. 4 Bundesnaturschutzgesetz und Art. 6b Abs. 4 Bayerisches Naturschutzgesetz auf der Grundlage einer detaillierten Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung in einem landschaftspflegerischen Begleitplan darzustellen. Dieser ist im Einvernehmen mit dem Bayerischen Landesamt für Umweltschutz und den Regierungen von Oberfranken und Mittelfranken - höhere Naturschutzbehörden - zu erarbeiten und dem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zugrunde zu legen. Die Methodik der Bilanzierung ist mit dem Bayerischen Landesamt für Umweltschutz abzustimmen.
- 1.3.4 Der landschaftspflegerische Begleitplan muß den durch die Planung betroffenen Landschaftsraum in der Darstellung soweit erfassen, wie sich

das Bauvorhaben auf den Naturhaushalt, das Landschaftsbild und die Flächennutzung voraussichtlich auswirken wird.

1.3.5 Als Schwerpunkte für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind

- der Bereich des geplanten Naturschutzgebietes südlich des Bühlberges bei Baiersdorf sowie
- der Bereich der geplanten Rückverlegung des Mains und Renaturierung der Mainaue zwischen Breitengüßbach und Ebing

vorzusehen.

1.3.6 Für weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind bevorzugt geeignete und verfügbare Erdaufschlüsse und Deponiestandorte zu verwenden. Soweit diese nicht ausreichen und landwirtschaftliche Flächen herangezogen werden müssen, sind bevorzugt solche geringer oder mittlerer Bonität, vorzugsweise vernäbte Standorte, zu verwenden.

1.3.7 Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht nur im direkten Wirkungsbereich des Vorhabens, sondern auch in weiteren Abständen an geeigneten Standorten zu verwirklichen.

1.3.8 Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind rechtzeitig vorzunehmen. Die Einzelheiten sind im landschaftspflegerischen Begleitplan darzustellen und gehen in die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung ein.

1.3.9 Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind fünf Jahre nach Fertigstellung des Vorhabens unter Einschaltung der Regierungen von Oberfranken und Mittelfranken - höhere Naturschutzbehörden - auf ihre funktionsgemäße Entwicklung zu kontrollieren, ggf. sind nachträgliche Maßnahmen durchzuführen.

#### 1.4 Grundwasser und oberirdische Gewässer

- 1.4.1 Die weiteren Untersuchungen und Planungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser und oberirdische Gewässer sind frühzeitig mit den Wasserwirtschaftsbehörden abzustimmen.
- 1.4.2 Qualitative Beeinträchtigungen des Grundwassers sind zu vermeiden. Die Möglichkeiten zur Sicherung der bestehenden Wassergewinnungen sind auszuschöpfen. Dies gilt insbesondere für die Wassergewinnungen der Zweckverbände zur Wasserversorgung des Knoblauchlandes und der Eltersdorfer Gruppe sowie für die Wassergewinnungen der Städte Forchheim und Bamberg und des Marktes Zapfendorf.
- 1.4.3 Bei Beeinträchtigungen von Trinkwassergewinnungen ist der rechtzeitige und ausreichende Ersatz von Trinkwasser sicherzustellen. Dies gilt besonders für die Wasserversorgung der Stadt Bamberg.
- 1.4.4 Die bei Bau und Betrieb der Bahntrasse ggf. notwendigen Schutz-, Überwachungs- und Ersatzmaßnahmen bezüglich des Grundwassers und der Grundwassergewinnungen sind rechtzeitig mit den Wasserwirtschaftsbehörden und betroffenen Kommunen abzustimmen und im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren detailliert darzustellen und zu erläutern.
- 1.4.5 Bei Kreuzungen der Bahntrasse mit Gewässern und Überschwemmungsgebieten ist eine Behinderung der Fließverhältnisse und des Hochwasserabflusses zu vermeiden. Brückenbauwerke und Durchlässe sind ausreichend zu bemessen.
- 1.4.6 Unvermeidbare Eingriffe in den Retentionsraum des Mains sind auszugleichen.

## 1.5 Land- und Forstwirtschaft

- 1.5.1 Die durch den Flächenbedarf für die Schienentrasse selbst, für Straßenbaumaßnahmen, Lärmschutzeinrichtungen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie durch Landdurchschneidungen für die allgemeine Landeskultur bedingten Eingriffe sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Die natürlichen Erzeugungsbedingungen sind zu berücksichtigen.
- 1.5.2 Um eine Existenzgefährdung von unmittelbar betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben, vor allem solchen mit Sonderkulturen, möglichst zu vermeiden, ist vor Beginn der Baumaßnahmen entsprechendes Ersatzland bereitzustellen.
- 1.5.3 Die Unterbrechung kommunaler, land- und forstwirtschaftlicher Erschließungsstraßen und -wege ist durch Errichtung von Kreuzungs- oder Unterführungsbauwerken bzw. durch die Anlage von Ersatzstraßen und -wegen zu vermeiden bzw. auszugleichen.
- 1.5.4 Entlang der Trasse sind, soweit erforderlich, Flurbereinigungen nach § 87 Flurbereinigungsgesetz zur Beseitigung oder Verminderung von Durchschneidungsschäden durchzuführen. Bei anhängigen Flurbereinigungsverfahren sind entstehende Nachteile durch geeignete Maßnahmen zu mindern.
- 1.5.5 Pflanzenbauliche Beweissicherungsverfahren sind bei zu befürchtenden negativen Auswirkungen auf Kleinklima und Bodenwasserhaushalt, vor allem auch bezüglich der Möglichkeit zur Gewinnung von Beregnungswasser, rechtzeitig durchzuführen.
- 1.5.6 Eingriffe in Waldgebiete sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Bei Verlusten von Waldflächen, besonders in dem als Bannwald

---

ausgewiesenen Hauptmoorwald, sind Ersatzaufforstungen vorzunehmen. Neue Waldränder sind zu stabilisieren.

- 1.5.7 Direkte und indirekte Beeinträchtigungen der Land- und Forstwirtschaft durch den Baubetrieb sind so gering wie möglich zu halten.

## 1.6 Städtebau und Denkmalpflege

- 1.6.1 Die durch den Flächenverbrauch für die Schienentrasse, für Lärmschutzmaßnahmen und notwendige Straßenbaumaßnahmen bedingten Eingriffe in bebaute Bereiche sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken.
- 1.6.2 Die Barrierewirkungen und die Auswirkungen auf Sichtbeziehungen und das Ortsbild durch die Schienentrasse selbst, durch Lärmschutzmaßnahmen und durch erforderliche Straßenbaumaßnahmen sind so gering wie möglich zu halten.
- 1.6.3 Die erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Siedlungsbereichen sind durch geeignete Gestaltung in das Orts- und Landschaftsbild einzupassen.
- 1.6.4 In der Bauleitplanung ausgewiesene Bauflächen sind bei der Bemessung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen.
- 1.6.5 Die Gestaltung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der denkmalgeschützten Innenstadt Erlangens, vor allem der historischen Stadtmauer, hat besonderen denkmalpflegerischen Anforderungen Rechnung zu tragen; dazu ist die historische Stadtmauer wieder herzustellen, in die Lärmschutzmaßnahmen einzubeziehen und ein Architekturwettbewerb durchzuführen.

1.6.6 Die Wahrung denkmalpflegerischer Belange, besonders bei Beeinträchtigungen von Bau- und Bodendenkmälern und historisch bedeutsamen Siedlungsbereichen, ist in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege sicherzustellen.

## 1.7 Verkehrsinfrastruktur

1.7.1 Die Wahrung der straßenbaulichen Belange ist in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung und den berührten Kommunen sicherzustellen. Bei den notwendigen Straßenanpassungsmaßnahmen sind der Landverbrauch und die Beeinträchtigungen der Belange von Natur und Landschaft, der Wasserwirtschaft und der Denkmalpflege so gering wie möglich zu halten.

1.7.2 Bei kreuzungsbedingten Straßen- und Wegebaumaßnahmen sind größere Umwege möglichst zu vermeiden und Funktionsbeziehungen innerhalb und zwischen den Siedlungsgebieten zu erhalten.

## 1.8 Brand- und Katastrophenschutz

Die Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes, insbesondere bei Tunnel- und größeren Lärmschutzbauten, sind zu berücksichtigen. Einzelheiten hierzu sind mit dem Bayerischen Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz und den für die Belange des Städtebaus zuständigen Behörden abzustimmen.

## 2. Folge- und Begleitmaßnahmen

### 2.1 Deponie

Die weitere Planung für den Deponiestandort "Tiefes Feld" ist mit der Entwicklungsplanung der Stadt Nürnberg abzustimmen.



2.2 Einrichtungen zur Bahnstromversorgung

2.2.1 Bei der weiteren Planung der Einrichtungen zur Bahnstromversorgung sind die Belange der Siedlungsentwicklung, der Landwirtschaft, der Wasserwirtschaft und von Natur und Landschaft besonders zu berücksichtigen.

2.2.2 Maststandorte sind möglichst an Wege und Grundstücksgrenzen zu setzen.



**ANHANG 2**

**Ausbaualternativen Bild 6.2 - 6.6**

<b>Ausbaualternative 1</b>		
1995/1996		
Gesamtinvestition:	Zugzahlen:	Fahrzeiten:
1,1 Mrd. DM	Leistungsf./Prognose	Nür - Lei 215 Min
	95 / 86	Nür- Sa-Er 205 Min

**Ergebnis der Maßnahmen:**

Die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit und der Elektrifizierung im Gesamtabschnitt von Lichtenfels bis Camburg führt zur

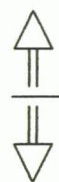
- Verkürzung der Reisezeit um etwa 25 Minuten,
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke von 50 auf 95 Züge

Im Zuge der Gesamtstrecke Nürnberg - Leipzig kann wegen der Engpässe im Raum Nürnberg/ Erlangen bzw. im Streckenabschnitt Großheringen - Weifenfels die neugewonnene Leistungsfähigkeit nicht ausgenutzt werden!

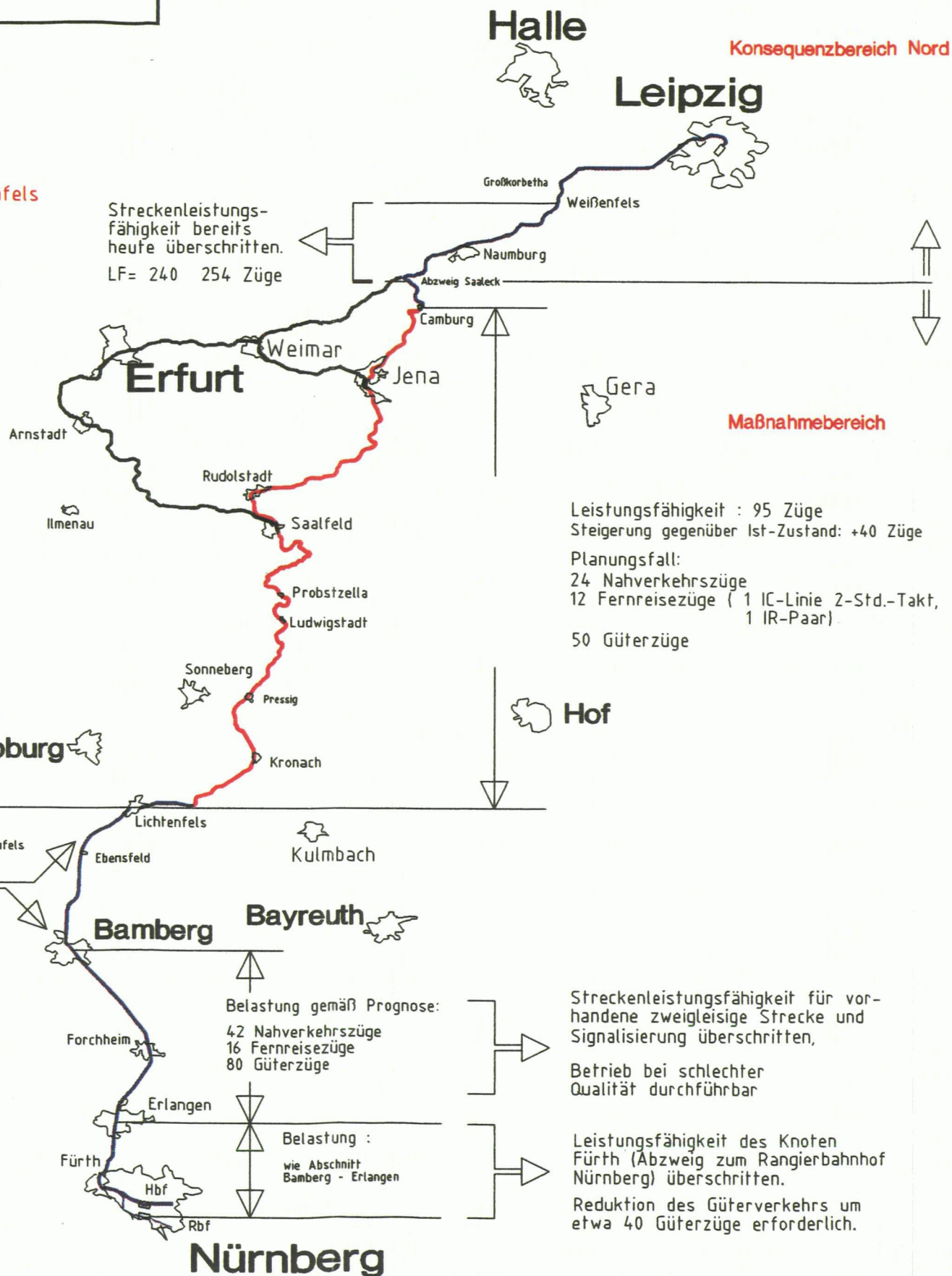
**Defizit: rd. 40 Züge**

Bei nicht gekennzeichneten Streckenabschnitten kann auch nach Ausnutzung der Leistungsfähigkeit durch die Maßnahme D9 von ausreichender Leistungsfähigkeit bei eventuell verminderter Qualität ausgegangen werden!

**Maßnahmebereich**



**Konsequenzbereich Süd**



**Bild 6.2**  
**Lückenschlußmaßnahme D9**

**Strecke Nürnberg - Bamberg - Lichtenfels - Saalfeld - Jena - Camburg - Leipzig**

**Maßnahmen:**

1. Wiederherstellung der Zweigleisigkeit im Gesamtabschnitt von Lichtenfels bis Saalfeld
2. Wiederherstellung der Elektrifizierung im Abschnitt Probstzella - Camburg

**Zeithorizont: 1995/1996**

**Legende**

- Gesamtstrecke Nürnberg - Bamberg - Lichtenfels - Saalfeld - Jena - Camburg - Leipzig
- Lage der Lückenschlußmaßnahme D9
- Wichtige parallele und kreuzende Strecken in Richtung Erfurt

Zugzahlen jeweils pro Tag und Richtung!

**PB DE** Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH

**OBERMEYER** PLANEN + BERATEN



<b>Ausbaualternative 2.1</b>		
1998		
Gesamtinvestition:	Zugzahlen:	Fahrzeiten:
1,6 Mrd. DM	Leistungf./Prognose	Nür - Lei 210 Min
	95 / 86	Nür- Sa-Er 205 Min

**Ergebnis der Maßnahmen:**

Die Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im südlichen Korridorbereich verbessern die Ausnutzung der Lückenschlußmaßnahme D9.

Die im Planungsfall der Ausbaualternative 1 genannten 50 Güterzüge auf der Saalebahn können gefahren werden.

**Konsequenzbereich**

**Maßnahmebereich Süd**

**Baustein 3:**

Herstellung eines dritten Gleises zwischen Abzw. Saaleck und Weißenfels und eines zusätzlichen vierten Gleises von Weißenfels bis Großkorbetha. (13 km)

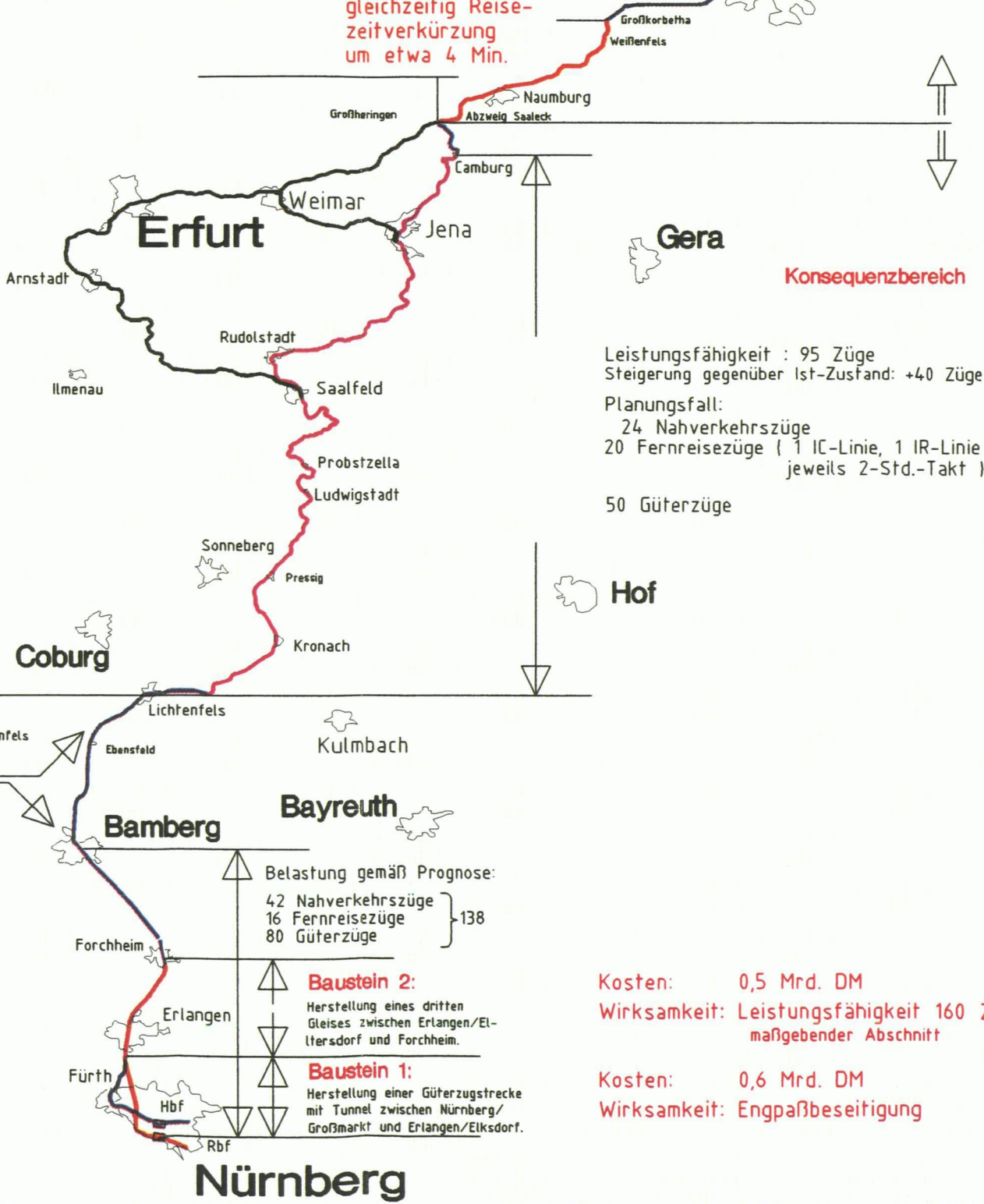
Kosten: 0,5 Mrd. DM

Wirksamkeit: Engpaßbeseitigung und gleichzeitig Reisezeitverkürzung um etwa 4 Min.

**Halle**

**Maßnahmebereich Nord**

**Leipzig**



Leistungsfähigkeit : 95 Züge  
Steigerung gegenüber Ist-Zustand: +40 Züge  
Planungsfall:  
24 Nahverkehrszüge  
20 Fernreisezüge ( 1 IC-Linie, 1 IR-Linie jeweils 2-Std.-Takt )  
50 Güterzüge

Belastung gemäß Prognose:  
42 Nahverkehrszüge }  
16 Fernreisezüge } 138  
80 Güterzüge }

**Baustein 2:**

Herstellung eines dritten Gleises zwischen Erlangen/Elfersdorf und Forchheim.

Kosten: 0,5 Mrd. DM

Wirksamkeit: Leistungsfähigkeit 160 Züge maßgebender Abschnitt

**Baustein 1:**

Herstellung einer Güterzugstrecke mit Tunnel zwischen Nürnberg/Großmarkt und Erlangen/Elfersdorf.

Kosten: 0,6 Mrd. DM

Wirksamkeit: Engpaßbeseitigung

**Bild 6.3**

**Lückenschlußmaßnahme D9  
Folgemeasures**

**Strecke Nürnberg - Bamberg -  
Lichtenfels - Saalfeld -  
Jena - Camburg - Leipzig**

**Maßnahmen zur Erhöhung  
der Leistungsfähigkeit**

- 1 Herstellung einer Güterzugstrecke in Nürnberg (Pegnitztunnel)
- 2 Herstellen eines dritten Gleises im Abschnitt Erlangen - Forchheim
- 3 Herstellen eines dritten Gleises im Abschnitt Abzw. Saaleck - Weißenfels und zusätzliches 4. Gleis von (13km) Weißenfels bis Großkorbetha.

**Legende**

Gesamtstrecke Nürnberg - Bamberg -  
Lichtenfels - Saalfeld-  
Jena - Camburg - Leipzig

Lage der Ausbaumaßnahmen aus  
vorhergehender Ausbaualternative

Lage der Folgemaßnahmen

Wichtige parallele und kreuzende  
Strecken in Richtung Erfurt

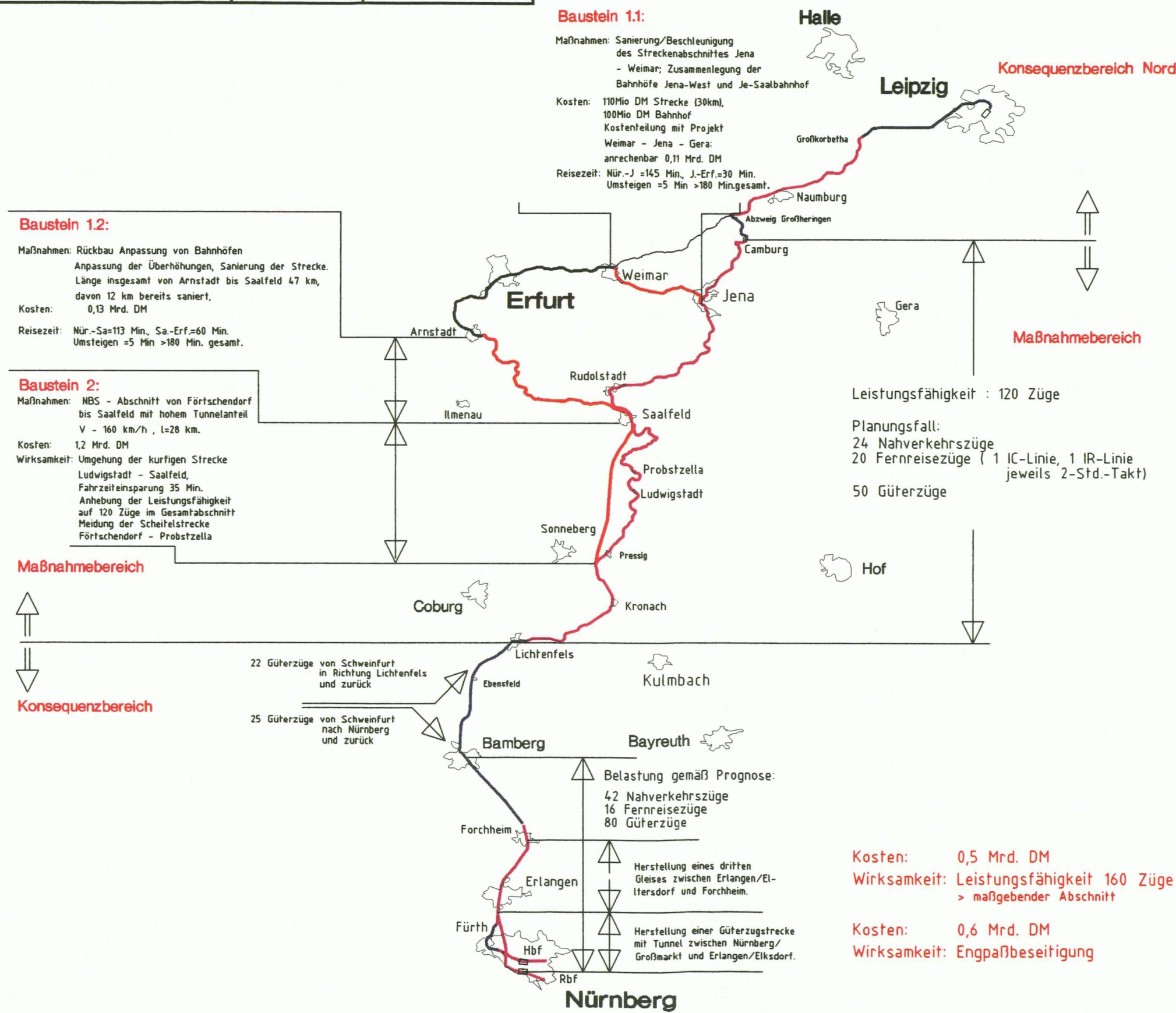
Zugzahlen jeweils pro Tag und Richtung

**PB DE** Planungsgesellschaft Bahnbau  
Deutsche Einheit mbH

**OBERMEYER**  
PLANEN + BERATEN



<b>Ausbaualternative 2.2</b>		
1998		
Gesamtinvestition:	Zugzahlen:	Fahrzeiten:
Baustein 1.1 u. 2 1.31 Mrd. DM	Leistungf./Prognose	Nür - Lei 190 Min
Baustein 1.2 u. 2 1.31 Mrd. DM	120 / 86	Nür-Je-Erf 145 Min.
		Nür-Sa-Erf 145 Min



**Bild 6.4**  
**Lückenschlußmaßnahme D9**  
**Folgemaßnahmen**  
**Lichtenfels - Saalfeld -**  
**Jena - Camburg - Leipzig**  
**Strecke Nürnberg - Bamberg -**

**Maßnahmen / Möglichkeiten zur Verbesserung der Reisezeiten**

Baustein 1.1: Strecke Jena - Weimar  
 Baustein 1.2: Strecke Saalfeld - Arnstadt - (Erfurt)  
 Baustein 3: NBS - Abschnitt von Förtschendorf bis Saalfeld

**Zeithorizont: 1998**

Legende

Gesamtstrecke Nürnberg - Bamberg - Lichtenfels - Saalfeld - Jena - Camburg - Leipzig

Lage der Ausbaumaßnahmen aus vorhergehenden Ausbaualternativen

Lage der Folgemaßnahmen

Wichtige parallele und kreuzende Strecken in Richtung Erfurt

Zugzahlen jeweils pro Tag und Richtung

**PB DE** Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH



<b>Ausbaualternative 3</b>		
2010		
Gesamtinvestition:	Zugzahlen:	Fahrzeiten:
	Leistungs/Prognose	Nür-Erf ü. Saalf. 205 Min
	205 / 200	Nür- Lei 107 Min
Gesamt: 13,9 Mrd. DM		

**Bild 6.5**  
**Lückenschlußmaßnahme D 9**  
**und**  
**Maßnahmen im Korridor**  
**Nürnberg - Leipzig**  
**Erfurt - Leipzig/Halle**

**Baustein 2:**

**Maßnahme:** NBS zwischen Erfurt und Leipzig  
V=250 km/h ; l=110 km  
**Kosten:** 4,5 Mrd. DM  
**Wirksamkeit:** Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkürzung der Reisezeit

**Ergebnis der Maßnahme D9:**

Die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit und Elektrifizierung im Gesamtabschnitt von Lichtenfels bis Camburg führt zur Verkürzung der Reisezeit und Erhöhung der Leistungsfähigkeit (siehe Ausbaualternative 1). Die Engpässe im Raum Nürnberg/Fürth - Erlangen begrenzen die Ausnutzung der erreichbaren Leistungsfähigkeit.

**Belastung gemäß Prognose:**

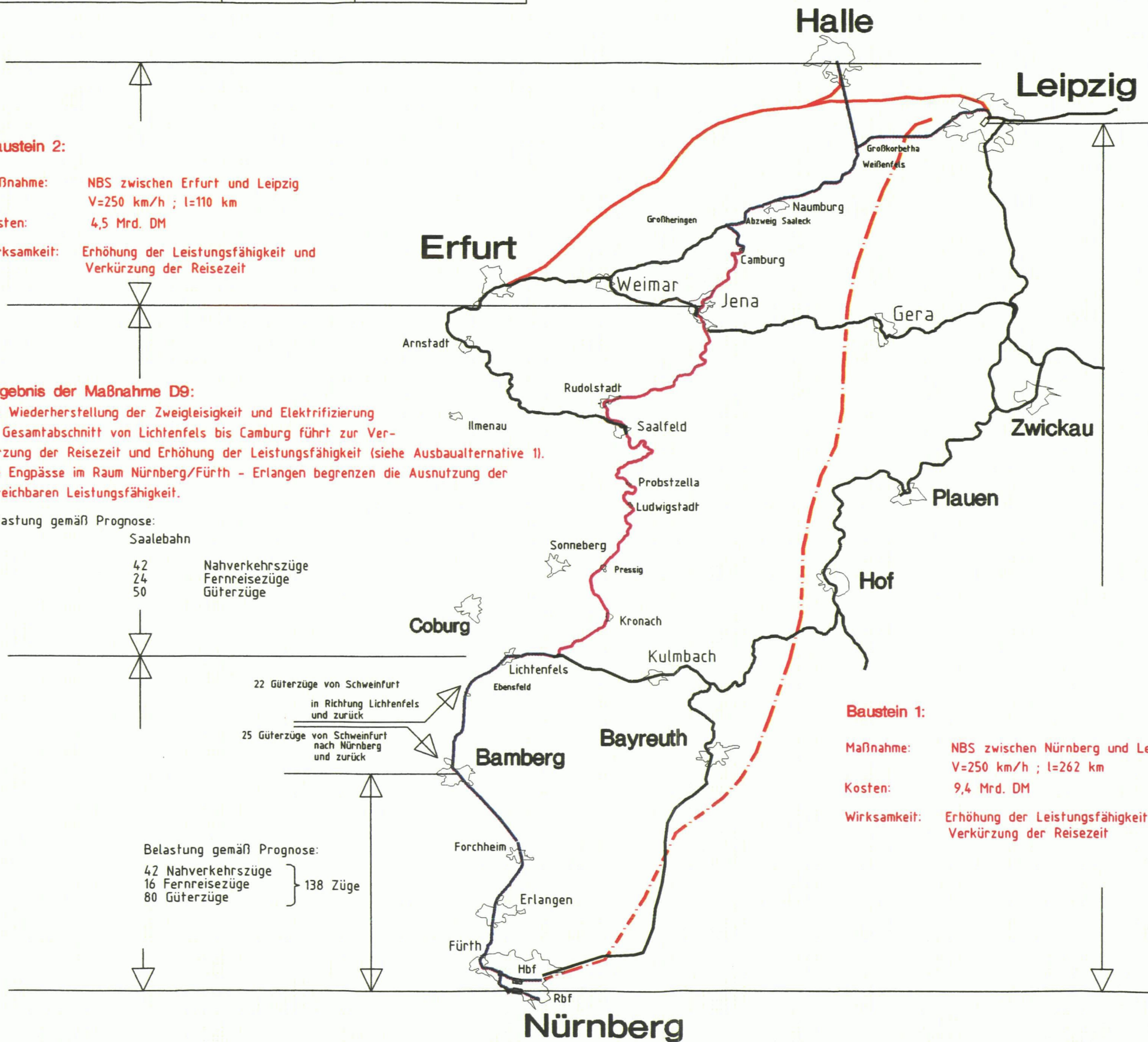
Saalebahn  
42 Nahverkehrszüge  
24 Fernreisezüge  
50 Güterzüge

22 Güterzüge von Schweinfurt  
in Richtung Lichtenfels  
und zurück  
25 Güterzüge von Schweinfurt  
nach Nürnberg  
und zurück

Belastung gemäß Prognose:  
42 Nahverkehrszüge  
16 Fernreisezüge  
80 Güterzüge } 138 Züge

**Baustein 1:**

**Maßnahme:** NBS zwischen Nürnberg und Leipzig  
V=250 km/h ; l=262 km  
**Kosten:** 9,4 Mrd. DM  
**Wirksamkeit:** Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkürzung der Reisezeit



**Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verbesserung der Reisezeiten**

Baustein 1: NBS Nürnberg - Leipzig

Baustein 2: NBS Erfurt - Leipzig

**Legende**

Gesamtstrecke Nürnberg - Bamberg - Lichtenfels - Saalfeld - Jena - Camburg - Leipzig

Lage der Ausbaumaßnahmen aus vorhergehenden Ausbaualternativen

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr.8  
NBS Erfurt - Leipzig/Halle  
NBS Nürnberg -(Bayreuth - Hof-) Leipzig

Wichtige parallele und kreuzende Strecken im Korridor Nürnberg - Erfurt/Leipzig

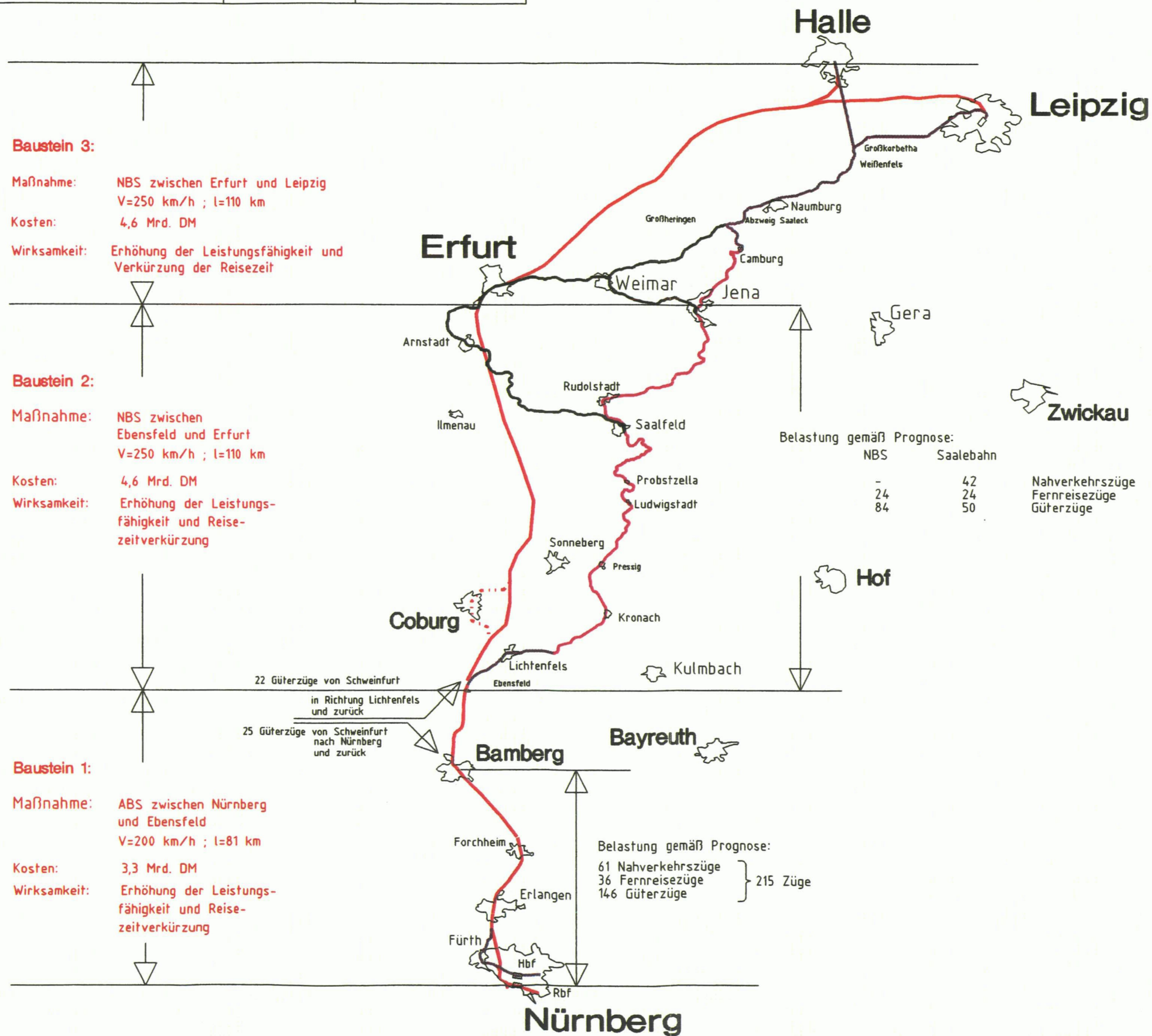
Zugzahlen jeweils pro Tag und Richtung

**PB DE** Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH

**OBERMEYER**  
PLANEN + BERATEN



<b>Ausbaualternative 4</b>		
2010		
Gesamtinvestition:	Zugzahlen:	Fahrzeiten:
	Leistungf./Prognose	Nür-Erf-Lei 105 Min
	230 / 200	Nür-Jen-Lei 210 Min
Gesamt: 12,4 Mrd. DM		



**Bild 6.6**

**Verkehrsprojekte**  
**Deutsche Einheit**  
**Schiene Nr. 8**

**Nürnberg - Bamberg - Erfurt - Leipzig/Halle**

**Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verbesserung der Reisezeiten**

Baustein 1: ABS Nürnberg - Ebensfeld  
 Baustein 2: NBS Ebensfeld - Erfurt  
 Baustein 3: NBS Erfurt - Leipzig/Halle

Legende

- Gesamtstrecke Nürnberg - Bamberg - Lichtenfels - Saalfeld - Jena - Camburg - Leipzig
- Lage der Lückenschlußmaßnahme D9
- Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr.8
- Wichtige parallele und kreuzende Strecken in Richtung Erfurt
- Zugzahlen jeweils pro Tag und Richtung

**PB DE** Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH

**OBERMEYER** PLANEN + BERATEN