Van: Frank Menger

Onderwerp: BO-MIRT / AO Spoor 30 minuten minder quickscan (2019/2020) bestaand spoor Groningen/Leeuwarden - Amsterdam
Datum: zondag 28 maart 2021 10:14:42
Bijlagen: 8.1-ABS-PFA-21_150dpi-2020_ Seiten.pdf
Bahnausbau in Bamberg_ Viergleisiger Ausbau wird zehn Jahre dauern - Nürnberg - nordbayern.de.pdf
Arbeiten für viergleisigen Streckenausbau zwischen Nürnberg, Bamberg und Ebensfeld_ Bahnverkehr Ende März beeinträchtigt _ Deutsche Bahn AG.pdf

---

Geachte leden van de staten en gemeenteraden,

Er tussen de betrokken provincies afgesproken dat er eindelijk eens een keer minimaal 30 minuten reistijd per trein tussen Amsterdam - Groningen/Leeuwarden hoognodig is. Maar de quickscan die gemaakt is voor het bestaand spoor door Prorail die klopt niet. Mede door twee redenen ook omdat de baanvakken Groningen - Zwolle en Leeuwarden - Zwolle structureel ontbreken in het nationale 'Programma Hoogfrequent Spoor'. Hier is de link van Prorail: https://www.prorail.nl/programmas/programma-hoogfrequent-spoorvervoer
Het 'Programma Hoogfrequent Spoor' loopt al sinds 2010 zie de website van de provincie Brabant: https://www.brabant.nl/onderwerpen/verkeer-en-vervoer/openbaar-vervoer/treinen/programma-hoogfrequent-spoor
Aangezien versnellen pas echt zin krijgt als de Intercity treinen gescheiden worden in baanvak en sporen van de langzamere sprinters en goederentreinen.

Het onderzoek van Prorail dat u allen eind december 2019 of begin januari 2020 ontvangen hebt klopt dus niet over wat er gebeuren moet. Aangezien Prorail zich ook niet aan de normen voor het Programma Hoogfrequent Spoor gehouden heeft in haar onderzoek. Want er is nog steeds sprake van normaal dubbel spoor. In dit type ontwerp is het moeilijk om voor een snelle intercity langzamere treinen in te halen. Tevens zijn zowel Prorail als de NS van mening dat er geen ruimte is voor extra stations voor de stoptreinen tussen Zwolle - Groningen en Zwolle - Leeuwarden. Dit werkt in de dienstregeling negatief door. Voor Groningen - Zwolle omdat als voorbeeld te gebruiken met een andere aanpak van de versnelling van bestaand spoor worden plotseling stations wel mogelijk:

- Station Assen - Noord
- Station Tynaarlo
- IC station Hoogeveen

In Duitsland gaat ombouw wegens versnellen van de IC treinen en om hogere snelheden voor hogesnelheidstreinen mogelijk te maken anders te werk. In Duitsland geldt 230 kilometer per uur als norm voor dit type projecten. Zie het recente persbericht:
https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/aktuell/presseinformationen/Arbeiten-fuer-viergleisigen-Streckenausbau-zwischen-Nuernberg-Bamberg-und-Ebensfeld-Bahnverkehr-Ende-Maerz-beeintraechtigt-6064334?contentId=1329142

In het persbericht staat onder andere het volgende: Die Strecke wird um

zwei zusätzliche Gleise erweitert und dadurch insgesamt leistungsfähiger. Züge können künftig mit bis zu 230 Kilometer pro Stunde und damit schneller fahren. Waarbij het ook over het volgende gaat: Die 83 Kilometer lange Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld ist etwa zur Hälfte fertig gestellt

Ook al is de Hanzelijn ontworpen op 200 kilometer per uur. De Hanzelijn is nog steeds normale Intercity standaard van normaal dubbel spoor. Hierdoor komt de NS ook met kunst en vliegwerk aan 4 minuten reistijdwinst. Verwijs u naar het persbericht over de ICNG: https://nieuws.ns.nl/in-2023-met-nieuwe-snellere-ic-van-groningen-assen-leeuwarden-en-zwolle-naar-randstad/

Zeker in deze casus is ook voor de reizigers in Drenthe de Lelylijn een uitkomst want ombouw bestaand spoor naar deze norm betekent 10 jaar lang een grote bouwput. Dus dat ook mensen zonder gebruik van bussen via Groningen gewoon per spoor in de Randstad kunnen komen. Waarbij ook nieuw aanbod mogelijk wordt door de Lelylijn want nu komt er ruimte op het spoor voor Groningen/Leeuwarden - Eindhoven als directe intercity verbinding.

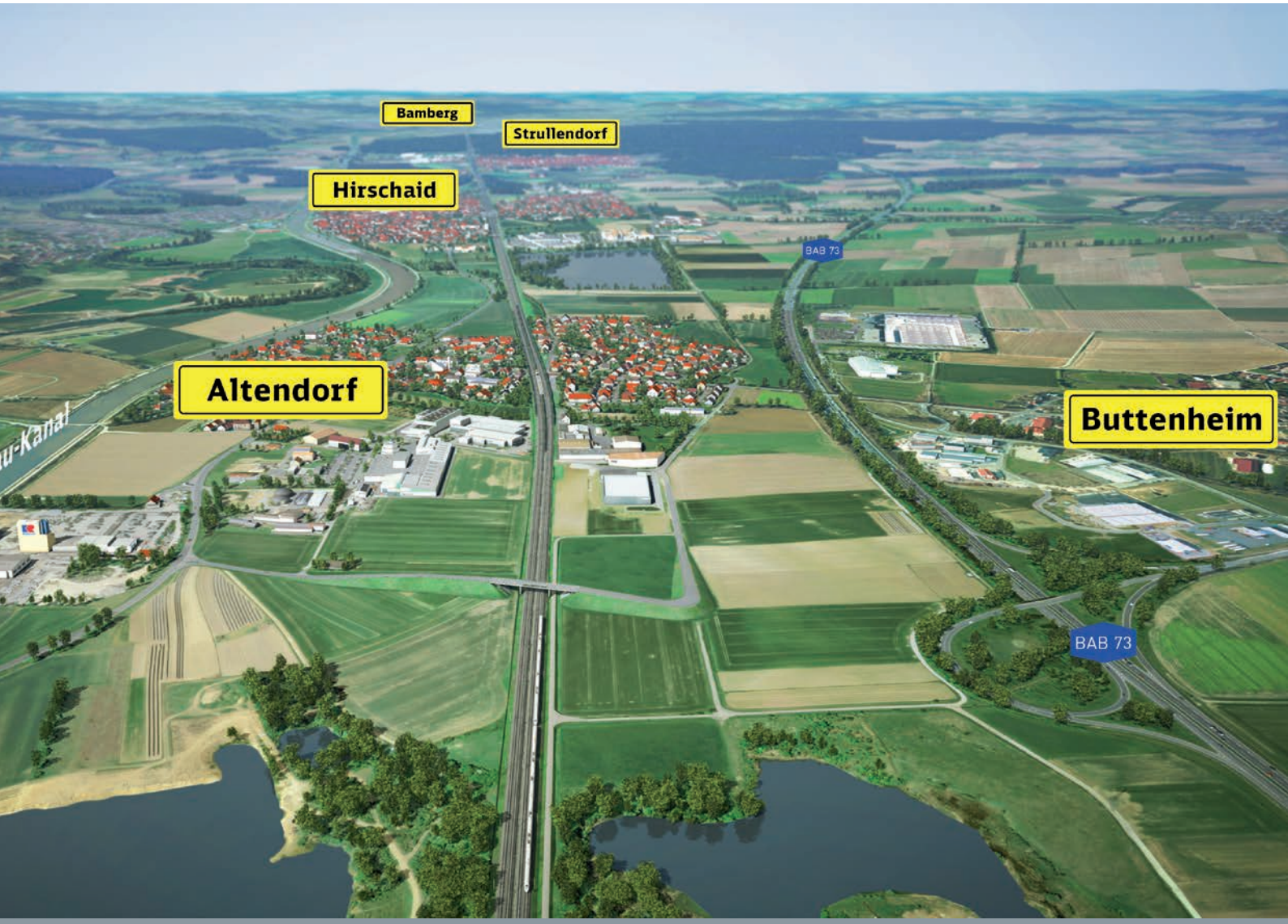
Volgens mij is een compleet nieuw onderzoek dus nodig naar het versnellen van de baanvakken Groningen/Leeuwarden - Zwolle en Zwolle - Lelystad in deze context. Aangezien er elementaire zaken in het eerste onderzoek door Prorail vergeten zijn,

Met vriendelijke groet,

Frank Menger
Groningen

Virusvrij. www.avg.com

DB NETZE



Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld
Altendorf–Hirschaid–Strullendorf

Aus- und Neubaustrecke Nürnberg–Berlin

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 Nürnberg–Berlin

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

Visualisierungen der neu gebauten und angepassten Straßen- und Eisenbahnüberführungen

Neue Lebensräume für Zauneidechsen

Stillgelegter Steinbruch Ludwag

Bahnbau und Umwelt

Durch den Bau einer Bahntrasse sind Eingriffe in Natur und Landschaft zwar unvermeidlich, sie können aber gemindert oder ausgeglichen werden. Wenn Verluste an Lebensräumen für Tiere und Pflanzen nicht vor Ort zu kompensieren sind, werden sie an anderer Stelle gleichwertig ersetzt.

In einem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) werden alle Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen dokumentiert. Die Maßnahmen sind mit den Umweltbehörden abgestimmt. Vor dem Streckenausbau werden Maßnahmen zum Artenschutz durchgeführt.

Die Bahn bringt zur Minderung von Fremdflächenbedarf eigene Flächen und bereits erworbene Grundstücke in das Ausgleichskonzept ein. Durch den Ausbau des stilgelegten Steinbruchs Ludwag kann ein Großteil der erforderlichen Kompensationen ausgeglichen werden, so daß der unmittelbare Flächenbedarf entlang der Strecke minimiert werden konnte. Der Steinbruch in Scheßlitz umfasst ein zirka 18 Hektar großes Areal. Durch Pflegemaßnahmen wie zum Beispiel durch die Entbuschung und Beweidung wird dort ein bedeutsamer Lebensraum künftig dauerhaft gesichert und optimiert. Die Arbeiten zur Ertüchtigung und Sicherung der Flächen sind bereits abgeschlossen.

DB Baustellentreff Hirschaid
Öffnungszeiten:
nach Absprache
Telefon: 09191 - 6986223
E-Mail: infopunkt-vde8.1abs@t-online.de

www.youtube.de/vde8
www.vde8.de
#vde8aktuelles

Das Projekt

Bauabschnitt Altendorf–Hirschaid–Strullendorf

Der Bauabschnitt Altendorf–Hirschaid–Strullendorf ist Teil der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld (VDE 8.1). Auf dem 10 Kilometer langen Planungsabschnitt wird die bestehende zweigleisige, elektrifizierte Strecke auf vier Gleise erweitert. Auf den zwei äußeren Gleisen werden Geschwindigkeiten bis 230 km/h möglich sein. Die inneren Gleise sind für 160 km/h ausgelegt und werden weiterhin für den Regional-, S-Bahn- und Güterverkehr genutzt.

Für alle diese Projekte werden Flächen benötigt, wobei der Flächenbedarf von Bahnstrecken nur bei einem Drittel einer Autobahn liegt. In den drei Gemeindebereichen werden an wenigen Stellen unvermeidbare Eingriffe in Privat- und Gewerbegrundstücke sowie der Abbruch von Wohngebäuden, Nebengebäuden, gewerblich genutzten Gebäuden nötig sein. Der viergleisige Ausbau der Bahnanlagen benötigt eine minimale Verbreiterung – in Eggolsheim, Altendorf, Hirschaid erfolgt der Anbau auf der Ostseite rechts der Bahn, in Strullendorf links der Bahn zur Vermeidung eines Eingriffs in die vorhandene Wohnbebauung.

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8
Aus-/Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt–Leipzig/Halle–Berlin
Die rund 500 Kilometer lange Aus- und Neubaustrecke zwischen Nürnberg, Erfurt, Leipzig/Halle und Berlin bildet das Kernstück der künftigen Hochgeschwindigkeitsstrecke München–Berlin. Auf der neuen Bahnmagistrale sind Höchstgeschwindigkeiten von 300 km/h möglich. Nach Abschluss aller Maßnahmen wird die Reisezeit zwischen München und Berlin auf etwa vier Stunden verkürzt. Das Investitionsvolumen beträgt fast zehn Milliarden Euro. Mit dem größten und innovativsten Bahnbauprojekt Deutschlands wird die Schiene zu einer konkurrenzfähigen und umweltgerechten Alternative zu Straße und Flugzeug.
1991 wurden von der Bundesregierung verschiedene Verkehrsprojekte auf den Weg gebracht, um die Ost-West-Anbindung zu verbessern. Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8 (VDE 8) ist als zweigleisige, elektrifizierte Strecke für den Personen- und Güterverkehr konzipiert. Als Teil des Transeuropäischen Netzes (TEN) der Europäischen Union (Konkret: Projekt 1, Bahnverbindung Berlin–Palermo) besitzt es internationale Dimensionen.
Der Abschnitt Nürnberg–Erfurt (VDE 8.1) unterteilt sich in zwei Bauabschnitte: die Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld (83 Kilometer) wird auf vier Gleise erweitert und die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt (Fertigstellung 2017). Weitere Teilabschnitte sind Erfurt–Leipzig/Halle (VDE 8.2, Fertigstellung 2015) und Leipzig/Halle–Berlin (VDE 8.3, seit 2006 in Betrieb).

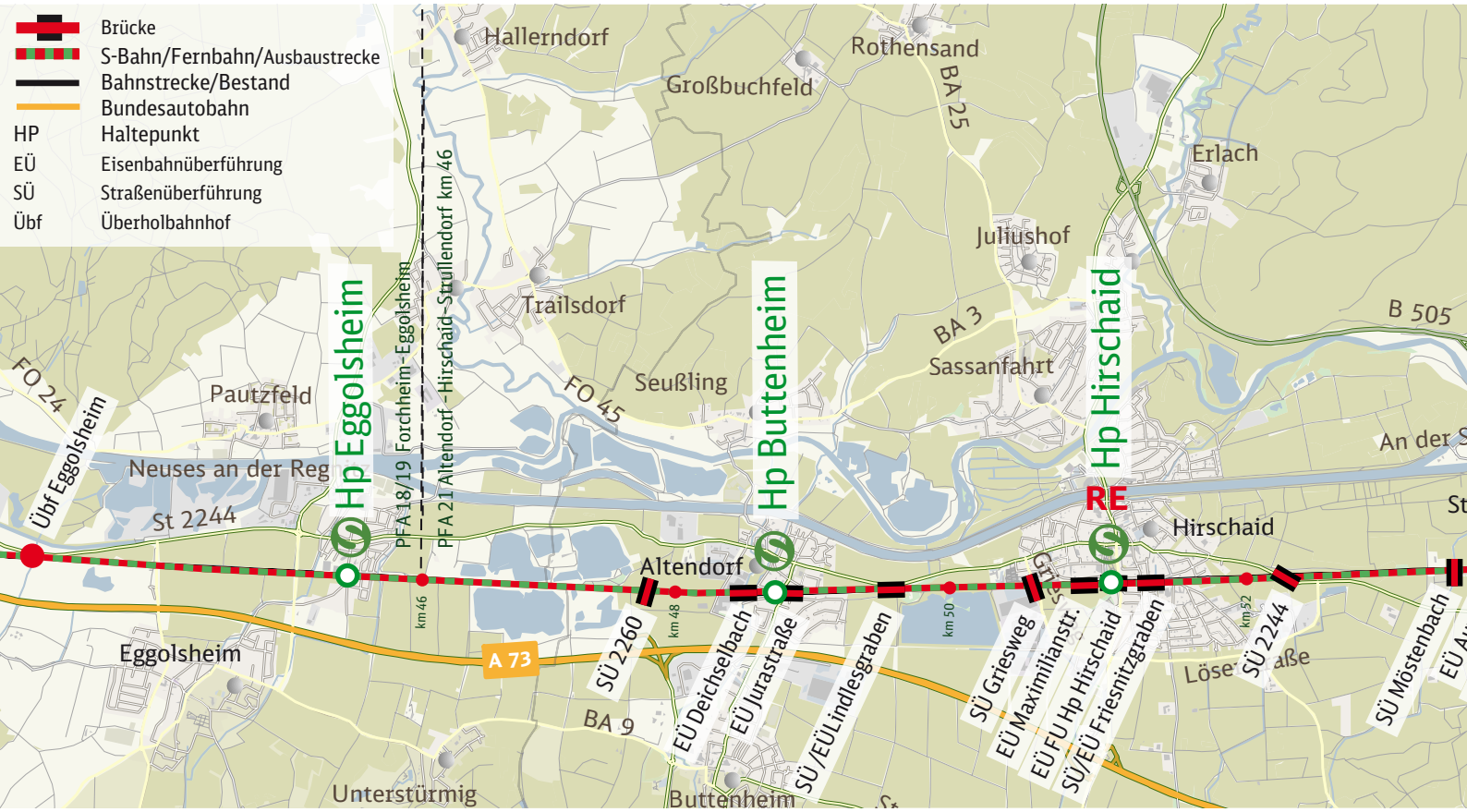
Ingenieurbauwerke

Insgesamt entstehen eine neue Eisenbahnüberführung (EÜ), eine Eisenbahnüberführung wird ersatzlos zurückgebaut, 5 EÜ werden erneuert, 2 EÜ werden verlängert und 1 EÜ wird verbeitert.

EÜ Mühlbach	Ersatzlose Auflassung
EÜ Deichselbach	Abbruch und Neubau Ostseite
EÜ Jurastraße	Neubau als Teil der Bahnübergangsersatzmaßnahme
EÜ Lindlesgraben	Abbruch und verlängerter Neubau
EÜ Maximilianstraße	Verbreiterung
EÜ Fußwegunterführung	
HP Hirschaid	Abbruch und Ersatzneubau an versetzter Stelle
EÜ Friesnitzgraben	Abbruch und verlängerter Neubau
EÜ Auweg	Verlängerung als Teil Bahnübergangsersatzmaßnahme
EÜ Bahnhofstraße Strullendorf	Verlängerung und Nachrüstung barrierefreier Zugänge
EÜ Zeegenbach	Abbruch und Neubau

Eine Straßenbrücke (SÜ) entsteht neu, zwei Brücken werden jeweils gegen eine neue Brücke mit erweiterter Spannweite ausgetauscht, drei Brücken werden gegen neue, verlängerte Brücken ausgetaucht und zwei Brücken werden nachgerüstet.

SÜ ST 2260	Neubau als Teil Bahnübergangsersatzmaßnahme
SÜ Lindlesgraben	Abbruch und verlängerter Neubau
SÜ Griesweg	Nachrüstung Abkommenschutz und Widerlagerertüchtigung
SÜ Friesnitzgraben	Abbruch und verlängerter Neubau
SÜ St 2244	Abbruch und Neubau mit erweiterter Spannweite
SÜ Möstenbach (Wegebrücke)	Ersatzneubau links der Bahn
SÜ Nordring Strullendorf	Nachrüstung Abkommenschutz
SÜ B505	Abbruch und Neubau mit erweiterter Spannweite



Rückbau von Bahnübergängen

Die Bahnübergänge in Altendorf (Industrie- und Jurastraße) werden durch den Neubau der Straßenüberführung (SÜ) ST2260 und den Neubau der auf Verlangen der Gemeinde Altendorf für die Durchfahrt von PKW dimensionierten Eisenbahnüberführung Jurastraße ersetzt.

Der Bahnübergang Stockweg in Strullendorf wird aufgelassen und durch die Verlängerung der EÜ Auweg als Geh- und Radweg sowie den Neubau der SÜ Südanbindung ersetzt. Die SÜ Südanbindung ist nicht Bestandteil des Planänderungsverfahrens zur VDE 8.1 sondern erhält das Baurecht über einen Bebauungsplan Gemeinde Strullendorf.

Bahnhöfe und Haltepunkte

Am Haltepunkt Buttenheim in Altendorf werden die bestehenden Außenbahnsteige durch einen neuen Mittelbahnsteig ersetzt. In Hirschaid entsteht ebenfalls ein neuer Mittelbahnsteig, der Außenbahnsteig in Richtung Bamberg wird versetzt neu errichtet, der in Richtung Nürnberg angepasst. Am Abzweig/Haltepunkt Strullendorf werden die zwei bestehenden Außenbahnsteige wiederum durch ein Mittelbahnsteig ersetzt.

Oberbau

Im gesamten Streckenabschnitt ist ein Schotteroberbau mit Betonschwellen vorgesehen.

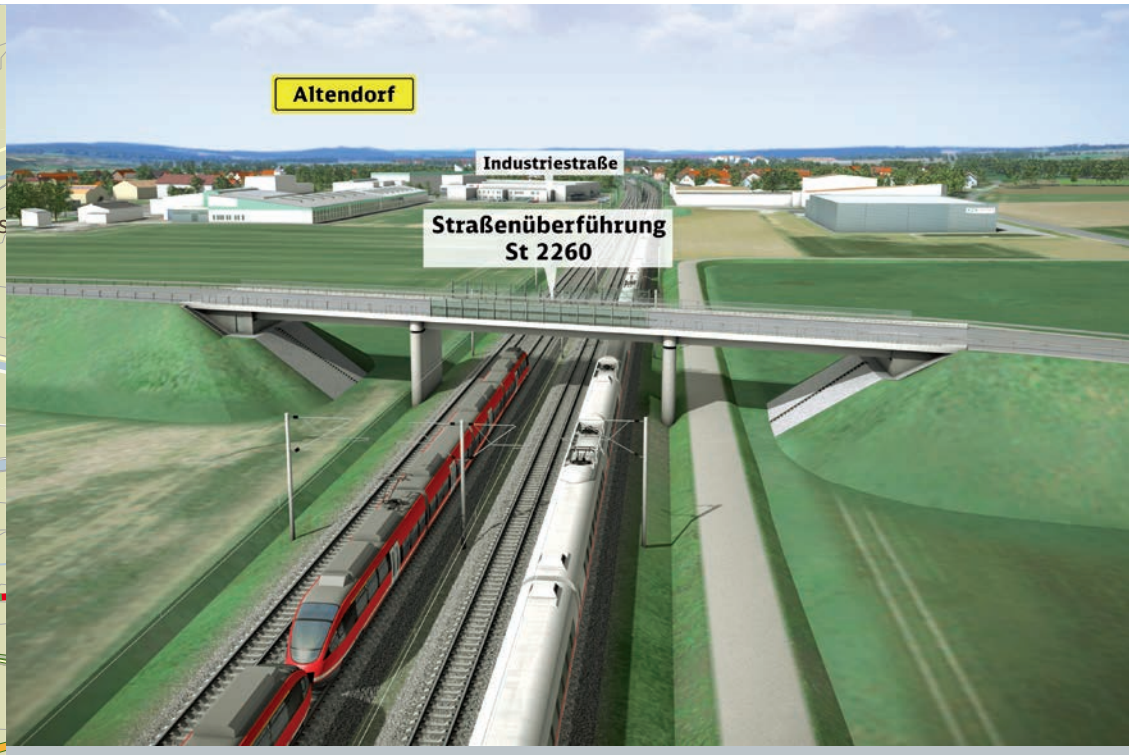
Technische Ausrüstung

Die Signaltechnik der Strecke wurde bereits in 2017 auf ein elektronisches Stellwerk (ESTW A) hochgerüstet. Mit dem Ausbau der Strecke werden in der ersten Stufe die Voraussetzungen für weitere Hochrüstung auf das European Train Control System (ETCS) geschaffen. Mit dem ETCS und dem Funksystem GSM-R können Züge ohne Streckensignale sicher geleitet werden. Die wichtigen Daten werden über Funk zwischen Zug, Streckenzentrale und Transpondern im Gleis (Eurobalisen) übermittelt. Die neue Zugleittechnik soll einmal komplett die rund 20 geltenden Sicherungssysteme ablösen, die zur Zeit noch einen grenzüberschreitenden innereuropäischen Verkehr behindern.

Sämtliche weitere Technik, insbesondere die Oberleitung wird komplett erneuert. Auch die übrige Ausrüstung der Strecke wird mit modernster Technik ausgerüstet, unter anderem wird die Oberleitungsanlage komplett erneuert.

Bauarbeiten

Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt beginnen die Hauptbauleistungen. Vorlaufende Umweltmaßnahmen wie der Ausbau des Steinbruch Ludwag sowie der Bau von Eidechsenhabitaten sowie Baufreiheitsmaßnahmen wie die Anpassung der Oberleitung im Bereich der neuen Straßenbrücken sind bereits umgesetzt.



Blick in Richtung Altendorf, nach Norden (Visualisierung).

Zukünftiger Haltepunkt Hirschaid (Visualisierung)

Der Ausbau der Strecke erfolgt „unter rollendem Rad“, das heißt bei laufendem Zugverkehr. Ein Warnsystem signalisiert den Arbeitern, wenn Züge vorbeifahren. Da in den Nachtstunden bedeutend weniger Verkehr auf der Strecke ist, können bestimmte nicht lärmintensive Arbeiten auch in diese Zeit verlagert werden. Zudem wird es auf der Strecke zu Sperrungen des Zugverkehrs, zum großen Teil in der Nacht und am Wochenende, kommen. Gelegentlich werden auch Totalsperrungen nicht zu vermeiden sein.
Die Baustellen werden überwiegend über das bestehende Straßennetz angefahren. Zusätzlich werden zur Entlastung der öffentlichen Straßen Baustraßen und Zufahrtstraßen errichtet, die nach Beendigung der Arbeiten zurückgebaut werden.

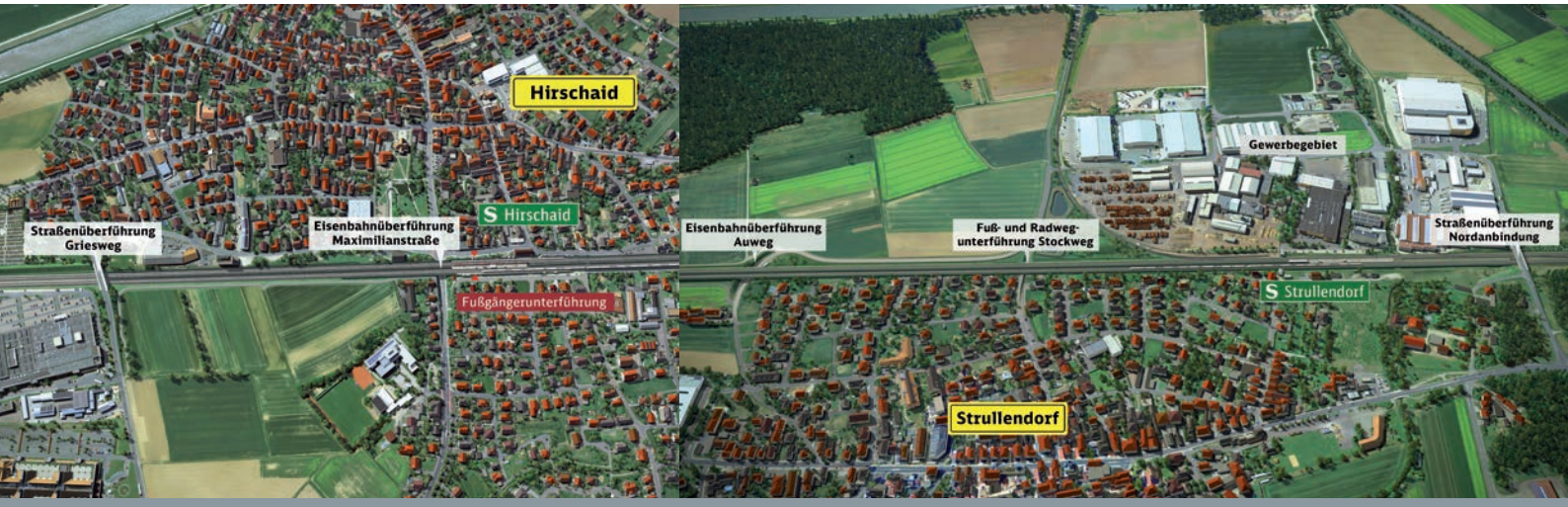
Rettungskonzept
Parallel zur Bahntrasse entstehen Rettungswege und Zugänge, um im Ereignisfall Fahrgäste und Zugpersonal evakuieren zu können bzw. Rettungskräften an jeder Stelle der Strecke Zugang zu gewähren.

Schall- und Erschütterungsschutz

Für den Schall- und Erschütterungsschutz wurde auf Grundlage der geltenden gesetzlichen Bestimmungen ein Konzept erarbeitet.
Die Anwohner werden umfassend vor Lärm geschützt. Schallschutzwände und -wälle entstehen in bewohnten Trassenabschnitten. Zu Erhöhung der Wirksamkeit werden in Abschnitten auch Mittelwände zwischen den Gleisen angeordnet.

Neben diesen aktiven Schallschutzmaßnahmen sind bei Wohnungen, die besonders betroffenen sind, passive Maßnahmen vorgesehen (zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern.

Maßnahmen zum Erschütterungsschutz sind in Bezug auf Gebäude im Planungsabschnitt ermittelt worden. In den bebauungsnahen Ortsbereichen von Altendorf und Hirschaid ist zur Minimierung der Erschütterungen eine Schwellenbesohlung vorgesehen Dabei werden die Unterseiten der Schwellen mit einer elastischen Kunststoffschicht versehen, diese nehmen die Erschütterungen auf.



Visualisierungen der neu gebauten und angepassten Straßen- und Eisenbahnüberführungen

Titel: Streckenverlauf im Bauabschnitt (Visualisierung)

Zahlen und Fakten

Bauabschnittslänge	10 km
Geschwindigkeit auf den Innengleisen (Strecke 5900)	bis 160 km/h
Geschwindigkeit auf den Außengleisen (Strecke 5919)	bis 230 km/h
Eisenbahnbrücken	9
Straßen-, Wege-, Fußgängerbrücken	8
Rückbau von Bahnübergängen	3
Haltepunkt Buttenheim /Altendorf	1 Mittelbahnsteig Neubau
Abzweig / Haltepunkt Strullendorf	Mittelbahnsteig Anpassung
Haltepunkt Hirschaid	2 Außenbahnsteige und Mittelbahnsteig Neubau
Schallschutzwände und -wälle der Strecke	insgesamt mehr als 11 km
Elektronisches Stellwerk (ESTW-A)	1
Kabelkanäle/technische Ausrüstung	gesamte Streckenlänge

Impressum

Herausgeber
DB Netz AG
Großprojekt VDE 8
Projektabschnitt
ABS Nürnberg–Ebensfeld
Äußere Cramer-Klett-Straße 3
90489 Nürnberg
Tel.: 0911 219-49421

Foto:
Frank Kniestedt

Visualisierung:
vectorvision

Änderungen vorbehalten.
Einzelangaben ohne Gewähr.

Stand: Januar 2020
www.youtube.de/vde8
www.vde8.de

http://www.vde8.de/altendorf-hirschaid-strullendorf

22.03.21 Nürnberg

Arbeiten für viergleisigen Streckenausbau zwischen Nürnberg, Bamberg und Ebensfeld: Bahnverkehr Ende März beeinträchtigt

Umleitungen im Fernverkehr sowie Busverkehr statt Regionalzügen • Bau-Schwerpunkte in Fürth, Forchheim sowie zwischen Bamberg und Breitengüßbach

Zwischen Nürnberg und Ebensfeld erreicht der viergleisige Ausbau dieses Teils der Schnellfahrstrecke München–Berlin die nächste Bauetappe. Die seit dem 8. Januar bestehenden baubedingten Verkehrseinschränkungen zwischen Bamberg und Erfurt werden mit einer abschließenden Vollsperrung vom 26. März, 4 Uhr, bis 29. März, 4 Uhr, beendet. Diese ist u.a. notwendig, um neue Gleise mit neuem Bahnsteig in Hallstadt in Betrieb zu nehmen. In die Sperrung wird am 26.03. 22 Uhr, die Verbindung von Nürnberg bis Bamberg einbezogen. Die Zeit wird genutzt, um in Forchheim eine zeitweilige Fußgängerbrücke über die Gleise zu bauen und 7.000 Meter Schienen per Waggon von Bamberg aus in das Baufeld zu transportieren. Im Bahnhof Bamberg wird bauvorbereitend nach alten Kampfmitteln sondiert. In Fürth finden Gleisbau- und Oberleitungsarbeiten statt.

Die Strecke wird um zwei zusätzliche Gleise erweitert und dadurch insgesamt leistungsfähiger. Züge können künftig mit bis zu 230 Kilometer pro Stunde und damit schneller fahren. Aufgrund der umfangreichen Arbeiten gibt es Umleitungen, längere Fahrzeiten, veränderte Abfahrtszeiten, Haltausfälle und Ersatzhalte im Fern- und Regionalverkehr.

Fernverkehrszüge werden umgeleitet

Die Fernverkehrszüge der Verbindung München–Berlin werden umgeleitet, bzw. verkehren mit abweichenden Fahrzeiten. **Dabei sind bis zu 90 Minuten längere Fahrzeiten** sowie Fahrt- und Haltausfälle zwischen Erfurt–Nürnberg–München erforderlich. Die Sprinter der Linie 29 Berlin–München fahren **nicht.**

Regionalverkehr und S-Bahn mit Ersatz durch Busse

Ab 26.3.2021, 4 Uhr, werden die Züge des Franken-Thüringen-Express zwischen Bamberg und Lichtenfels sowie ab 22 Uhr auch der S-Bahn Nürnberg zwischen Nürnberg – Bamberg und Gegenrichtung bis zum 29.03.2021, 4 Uhr, durch Busse ersetzt.

Die Busse des Schienenersatzverkehrs verkehren im 1/2 -Stunden-Takt zwischen Nürnberg und Bamberg mit allen RE-Halten und sind im Wechsel durchgebunden nach Lichtenfels sowie Coburg und Gegenrichtung.

Expressbusse verkehren zwischen Nürnberg und Bamberg ohne Zwischenstopp. Sie haben in Bamberg Anschluss auf die Busse mit allen RE-Halten Richtung Lichtenfels bzw. Coburg. Ab Coburg/Lichtenfels sind die Busse durchgebunden nach Nürnberg und haben in Bamberg Anschluss an den Expressbus.

Für die ausfallenden S-Bahn verkehrt stündlich ein Bus zwischen Nürnberg und Bamberg mit allen Halten außer Fürth-Unterfahrbach. Zwischen Nürnberg – Erlangen verkehren zusätzliche S-Bahn Busse im Stundentakt.

Die Fahrplanänderungen sind in den elektronischen Fahrplanmedien bereits eingearbeitet. Die Deutsche Bahn bittet die Reisenden und Anwohner um Verständnis für eventuelle Unannehmlichkeiten.

Die 83 Kilometer lange Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld ist etwa zur Hälfte fertig gestellt. Sie ist Teil der Teil der Schnellfahrstrecke München–Berlin. Diese war mit Fertigstellung der etwa 230 Kilometer langen Neubaustrecken Ebensfeld-Erfurt–Leipzig/Halle (Saale) Ende 2017 eröffnet worden. Im Bau befinden sich Abschnitte bei Forchheim und Hallstadt, im Anhörungsverfahren befindet sich der Bahnknoten Bamberg.

Weitere Informationen zum Bahnprojekt: www.vde8.de

www.vde8.de/abschnitt-hallstadt,

www.knoten-bamberg.de

Kontakt

Frank Kniestedt
Sprecher Großprojekt VDE8
Deutsche Bahn AG

E-Mail

+49 (0) 341 9678-491

© 2021 Deutsche Bahn AG

Quellenangabe der Bilder

[1] mhp-pic / fotolia.com [2] Deutsche Bahn AG [3] Deutsche Bahn AG [4] (c) 1998 Hewlett-Packard Company [5] DB AG [6] Deutsche Bahn AG [7] Deutsche Bahn AG [8] Deutsche Bahn [9] Nenov Brothers / fotolia.com [10] Deutsche Bahn AG [11] mhp-pic / fotolia.com

Bahnausbau in Bamberg: Viergleisiger Ausbau wird zehn Jahre dauern

Mammutprojekt an ICE-Strecke in der Welterbestadt - 24.03.2021 05:55 Uhr

NÜRNBERG - Es ist ein Jahrhundertprojekt: Ende 2022 könnte das Planfeststellungsverfahren für den viergleisigen Ausbau des Bahnknotens Bamberg abgeschlossen sein. Die DB rechnet mit einer anschließenden Bauzeit von acht Jahren. Kosten: Rund eine Milliarde Euro. Die Belastungen für die Unesco-Welterbestadt und ihre Einwohner werden in dieser Zeit groß sein.

Seit Ende 2017 fahren die ICE auf der neuen Schnellstrecke von Nürnberg nach Berlin. Doch die Ausbauarbeiten werden noch viele Jahre weitergehen.

23.03.2021 © Sven Hoppe, dpa

Die schnellen ICE zwischen München, Nürnberg und Berlin rollen bereits seit Ende 2017. Doch die Arbeiten an der 83 Kilometer langen Ausbaustrecke zwischen Nürnberg und Ebensfeld, die durchgängig von zwei auf vier Gleise erweitert wird, sind noch längst nicht abgeschlossen, rund die Hälfte fehlt noch.

Die aktuellen Bauschwerpunkte liegen in Fürth, Forchheim sowie zwischen Bamberg und Breitengüßbach und das bekommen von 26. bis 29. März auch wieder die Reisenden zu spüren. Laut DB ist nördlich von Bamberg eine Vollsperrung nötig, um neue Gleise mit dem ebenfalls neuen Bahnsteig in Hallstadt in Betrieb zu nehmen.

Die Sperre trifft aber auch die Verbindung von Nürnberg bis Bamberg. In Forchheim wird eine zeitweilige Fußgängerbrücke über die Gleise gebaut, gleichzeitig werden 7000 Meter Schienen per Waggon von Bamberg aus in das Baufeld transportiert.

Suche nach Blindgängern

Im Bahnhof Bamberg wird bauvorbereitend nach alten Kampfmitteln sondiert. **Zuletzt sorgte ein Bombenfund in Ansbach für eine großangelegte Evakuierung**. In Fürth finden Gleisbau- und Oberleitungsarbeiten statt. Die Fernverkehrszüge zwischen München und Berlin werden deshalb umgeleitet und brauchen bis zu 90 Minuten länger. Der Regionalverkehr wie der Franken-Thüringen-Express und die S-Bahn zwischen Nürnberg und Bamberg beziehungsweise bis Lichtenfels werden durch Busse ersetzt.

Das alles ist allerdings nur ein kleiner Vorgeschmack auf das, was den Knoten Bamberg von 2023 an trifft. Der Ausbau der 8,5 Kilometer langen Strecke durch die Domstadt ist der Abschluss des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nummer 8 (VDE 8), der über zehn Milliarden Euro teuren Schnellstrecke zwischen Nürnberg, Erfurt und Berlin, **die vor über drei Jahren mit viel Tamtam eröffnet wurde** und bis zum Ausbruch der Pandemie einen Fahrgastrekord nach dem anderen einstellte. Bald rollen hier auch die neuen XXL-ICE der Bahn, **für deren Wartung bis 2028 ein neues Werk in der Region entstehen soll**.

Insgesamt 18 Aktenordner füllen die Pläne für den Ausbau in Bamberg, die bis jetzt im Rathaus eingesehen werden konnten, damit Bürger ihre Einwände formulieren können. Die Stadt, die sich im März 2018 gegen eine teure Tunnellösung und eine Ostumfahrung entschieden und für den Ausbau der Bestandsstrecke gestimmt hat, rechnet mit einem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens bis Ende 2022 beziehungsweise Anfang 2023.

Eine Milliarde Euro

Anschließend könnten die Arbeiten an dem Mammutprojekt, für das die Deutsche Bahn Kosten in Höhe von einer Milliarde Euro veranschlagt, beginnen. Dabei müssen unter anderem sechs Eisenbahn- und zwei Straßenüberführungen neu gebaut werden, es entsteht der neue S-Bahn-Halt Bamberg-Süd. Wichtige Verkehrsachsen wie die Memmelsdorfer Straße oder der Münchner Ring werden dabei zeitweise unterbrochen.

In Bayern werden in diesem Jahr rund 2,3 Milliarden in den Ausbau der Bahn-Infrastruktur investiert.

17.03.2021 © Karl-Josef Hildenbrand, dpa

Ein Verkehrskonzept soll laut DB den Kollaps verhindern. Vor allem aber sind für den viergleisigen Ausbau Baustellenflächen und Zufahrten nötig, während der auf acht Jahre veranschlagten Bauzeit bis 2031 müssen tausende Tonnen Material bewegt werden.

Die Eingriffe in den Verkehr der Stadt werden somit enorm sein und auch die alte Diskussion um die Höhe und Gestaltung der Lärmschutzwände, die entlang der Strecke durch die Unesco-Weltkulturerbestadt errichtet werden müssen, ist noch lange nicht beendet.

Beginnen werden die Hauptbauarbeiten im Bamberger Norden, wo die Strecke aus Schweinfurt auf die ICE-Strecke trifft.

Arno Stoffels
Region und Bayern

"Illegal belegt": Großfamilie auf Campingplatz in Forchheim gestrandet
FORCHHEIM - Menschliche Exkremente liegen in den Hecken: "Es schaut dort wie in Gosberg aus." Den Vergleich mit der Kreis-Mülldeponie zieht Stadtrat Philipp Blümlein…
nordbayern.de

Ontdek de nieuwste jurken trends!
ABOUT YOU | Anzeige

Sneakerheads opgelet, dit zijn de sneaker trends van deze lente!
ABOUT YOU | Anzeige

De uurtarieven van advocaten voor 2021 zullen u wellicht verbazen
Vind advocaat | Search Ads | Anzeige

Deutsche begeistert: Diese Grußkarte ermöglicht hautnahe Momente
Geschenke Heute | Anzeige

Wat kost een traplift?
Vergelijk hier traplift prijzen en bespaar!
Snelleofferte.nl | Anzeige

Apache auf Abwegen: US-Heli landet auf Feldweg in Franken
nordbayern.de

Verfolgung mit Hubschrauber auf dem Jura
nordbayern.de