

■ Fortschritte bei Strecke Nürnberg--Erfurt--Leipzig/Halle

Hohe Investitionen mit unbekanntenen Auswirkungen auf den künftigen Fernverkehr

aus SIGNAL 02/2010 (Mai 2010), Seite 4-6 (Artikel-Nr: 10000506)
Deutscher Bahnkunden-Verband

Das »Verkehrsprojekt Deutsche Einheit« (VDE) Nr. 8, die Aus- bzw. Neubaustrecke Nürnberg-- Erfurt--Leipzig/Halle--Berlin, ist zurzeit Deutschlands größtes und mit rund 10 Milliarden Euro auch teuerstes Schieneninfrastrukturprojekt. Eine ähnliche Dimension erreicht lediglich »Stuttgart 21« mit der Neubaustrecke Wendlingen--Ulm - wenn dieses Projekt realisiert wird. Während die Bauarbeiten am VDE Nr. 8 nach jahrelangen Verzögerungen inzwischen u.a. mit zusätzlichen Finanzmitteln aus den Konjunkturpaketen zügig voranschreiten, ist noch immer unklar, wie das künftige Zugangebot auf dieser Strecke aussehen wird.

Die insgesamt 17 »Verkehrsprojekte Deutsche Einheit« wurden 1991, wenige Monate nach der Wiedervereinigung, seitens der Bundesregierung auf den Weg gebracht. Das Verkehrsprojekt Nr. 8 ist dabei das größte der insgesamt neun Schienenprojekte dieses Programms und zugleich Bestandteil des 1996 von der Europäischen Union initiierten Konzepts der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V), hier als Projekt Nr. 1 Berlin--München--Rom--Palermo.

Das VDE-Projekt Nr. 8 gliedert sich dabei von Süd nach Nord in folgende Abschnitte:
- VDE 8.1: 83 km Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg-- Ebensfeld (mit S-Bahn Nürnberg-- Forchheim) sowie 107 km Neubaustrecke (NBS) Ebensfeld--Erfurt
VDE 8.2: 123 km Neubaustrecke (NBS) Erfurt-- Leipzig/Halle
VDE 8.3: 187 km Ausbaustrecke (ABS) Leipzig/ Halle--Berlin

Fertiggestellt ist seit 2003 der 23 km lange Neubauabschnitt Gröbers--Leipzig mit dem Flughafenbahnhof, des Weiteren seit 28. Mai 2006 die Ausbaustrecke Leipzig/Halle--Berlin.

Die Neubaustreckenabschnitte dienen sowohl dem Güter- als auch dem Personenverkehr und sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h konzipiert. Hier zeigt sich allerdings ein Widerspruch: Die angestrebte hohe Geschwindigkeit im Personenverkehr macht angesichts des unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus bei Personen- und Güterverkehr ein häufiges Überholen von Güterzügen notwendig. Dies drückt die Beförderungszeiten von Güterzügen erheblich, so dass ein möglicher Beförderungszeitgewinn über die Neubaustrecken gegenüber einer überholungsfreien Fahrt auf den parallelen »Altstrecken« völlig verloren geht. In der Praxis dürften daher dem Güterverkehr im Wesentlichen nur wenige Nachtstunden zur Verfügung stehen.

Baumaßnahmen an den Neubaustrecken weit vorangeschritten

Während das VDE-Projekt 8.3 - der Ausbau der 187 km langen Strecke Leipzig--Berlin - abgeschlossen ist, gab es bei den Projektabschnitten 8.1 und 8.2 (bedingt durch eine völlig unrealistische Investitionsplanung im Bereich der



Die Ilmtalbrücke ist Bestandteil der Neubaustrecke Ebensfeld--Erfurt. Ab 2017 sollen hier die Hochgeschwindigkeitszüge Nürnberg--Berlin verkehren. Die 1681 m lange und rund 50 m hohe Brücke wird allerdings bereits 2011 fertiggestellt sein. Die Neubaustrecke verbucht auch einen neuen deutschen Rekord: Der Brücken- bzw. Tunnelanteil an der Gesamtstreckenlänge liegt bei rund 50 Prozent, was zwangsläufig zu überdurchschnittlichen Baukosten führt. (Foto: DB AG)



Der Bibratunnel ist Bestandteil der Neubaustrecke Erfurt--Leipzig/Halle, die ab 2015 befahren werden soll. Der Tunnel erhält zwei jeweils 6466 m lange Röhren. Am 3. März 2010 konnte der Durchschlag gefeiert werden. (Foto: Christian Schultz)

Schieneninfrastruktur) jahrelangen Stillstand bzw. es wurde in nur sehr eingeschränktem Umfang zur Erhaltung des Baurechts weitergearbeitet. So war Baubeginn für die Neubaustrecke Ebensfeld--Erfurt bereits im April 1996! Mittlerweile gehen die Baumaßnahmen jedoch zügig voran. Nachfolgend ist der Stand der Arbeiten kurz zusammengefasst. Es wird dabei auch deutlich, dass der verschiedentlich immer noch geforderte Abbruch der Baumaßnahmen an den beiden Neubauabschnitten (vgl. SIGNAL 4/2006 und 1/2007) im derzeitigen Realisierungsstadium nun nicht mehr sinnvoll ist.

Nürnberg--Erfurt (VDE 8.1)

Der viergleisige Ausbau des Projektabschnitts 8.1 zwischen Nürnberg Hbf und Ebensfeld geht wegen teilweise fehlender Finanzierungsvereinbarungen weiterhin nur sehr schleppend voran. Lediglich in dem 7,6 km langen Abschnitt Nürnberg Hbf--Fürth Hbf sind die Arbeiten weit vorangeschritten. Bis Ende 2011 sollen die Arbeiten hier abgeschlossen sein.

Die Ausbaustrecke Nürnberg--Ebensfeld beinhaltet dabei auch die Erweiterung des S-Bahn-Netzes im Abschnitt Nürnberg--Erlangen--Forchheim/Bamberg. Im Abschnitt Fürth--Eltersdorf wird eine eigene S-Bahn-Strecke mit einem zweigleisigen Begegnungsabschnitt und zwei neuen Stationen im Bereich des Fürther Bogens gebaut, um die nördlichen Stadtgebiete besser zu erschließen.

Zur Entlastung des Eisenbahnknotens Fürth ist des Weiteren zwischen dem Nürnberger Rangierbahnhof und Erlangen-Eltersdorf eine 13 km lange Güterzugverbindungsstrecke geplant; Bestandteil ist u.a. ein 6,8 km langer Tunnel. Auf den Fernbahngleisen soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit nach Abschluss der Baumaßnahmen maximal 230 km/h betragen.

Für die anschließende Neubaustrecke Ebensfeld--Erfurt werden 22 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 41 km und 29 Talbrücken mit 12 km Länge errichtet. Hinzu kommen 5 km Verbindungsstrecken zur Anbindung des Bahnhofs Coburg an die Neubaustrecke. Die Trassierung dieses Abschnitts ist somit sehr aufwändig.

Fertig gestellt ist im Rohbau ein etwa 40 km langer Abschnitt zwischen Ilmenau und Erfurt. Alle weiteren Tunnel und Brücken dieser Neubaustrecke sind mittlerweile im Bau, darunter die beiden längsten Tunnel mit 8314 m (Bleßbergtunnel) und 7391 m (Silberbergtunnel). Größtes Brückenbauwerk in diesem Abschnitt ist die Ilmtalbrücke mit einer Länge von 1681 m und einer Höhe von rund 50 m (Bauzeit 2007-2011).

Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke wird voraussichtlich 2017 erfolgen.

Erfurt--Leipzig/Halle (VDE 8.2)

Alle drei Tunnel des Projektabschnitts VDE 8.2 mit ihren jeweils zwei eingleisigen Tunnelröhren sind inzwischen komplett aufgefahren. Anlässlich einer Feier am 3. März 2010 erfolgte der doppelte Tunneldurchschlag des Finnetunnels (Länge 2 Röhren mit 6970 m, Investitionskosten 249 Mio. Euro) und des Bibratunnels (Länge 2 Röhren mit 6466 m, Investitionskosten 230 Mio. Euro). Der Durchschlag des dritten Tunnels dieses Neubauabschnitts, des 2082 m langen Osterbergtunnels

(Investitionskosten 120 Mio. Euro), war bereits am 10. November 2009 erfolgt. Auf dieser Strecke ist nunmehr Bauhalbjahr erreicht!

In diesem Abschnitt entsteht derzeit auch Deutschlands längste Eisenbahnbrücke, die Saale-Elster-Brücke mit einer Bauwerkslänge der Hauptbrücke von 6,5 km und der Abzweigbrücke nach Halle mit einer Länge von 2,1 km (Baubeginn Herbst 2006, geplante Fertigstellung Ende 2012, Investitionskosten 150 Mio. Euro).

Der derzeitige Zeitplan sieht vor, im Abschnitt Erfurt--Gröbers im Zeitraum von Mitte 2011 bis Ende 2013 die Fahrbahnkonstruktion, die Gründungen der Fahrleitungsmaste, die Wind- und Schallschutzeinrichtungen sowie die Starkstromanlagen zu errichten. Der Oberbau wird, wie auch beim Abschnitt Ebensfeld--Erfurt, als »Feste Fahrbahn« ausgeführt. Die Inbetriebnahme für den fahrplanmäßigen Verkehr soll 2015 erfolgen.

Chancen der neuen Strecken nutzen, ohne weitere Städte vom Fernverkehr abzuhängen

Die Fahrzeit zwischen Nürnberg und Erfurt soll nach Inbetriebnahme der Neu-/Ausbaustrecke für die ICE-Züge auf 66 Minuten schrumpfen, die Fahrzeit zwischen Erfurt und Halle nur noch 31 statt derzeit mit dem IC 79 Minuten betragen bzw. zwischen Erfurt und Leipzig 39 Minuten statt derzeit mit dem ICE 70 Minuten.

Die Fahrzeit zwischen Berlin und München soll auf etwa 4 Stunden reduziert werden. Ähnlich wie bei anderen Hochgeschwindigkeitsverbindungen kann und muss durch die deutliche Fahrzeitverkürzung zusätzliches Reisendenpotenzial erschlossen werden, welches heute noch Flugzeug oder Auto bevorzugt. Fatal wäre es jedoch, wenn die heute mit ICE-/IC-Direktverbindungen bedienten Städte einfach vom Fernverkehr abgehängt werden. Dieses Risiko betrifft folgende Städte: - Weißenfels

Naumburg (Saale)

Weimar

Jena

Saalfeld

Lichtenfels

Die Einstellung der Fernverkehrsverbindungen dieser Städte würde zu weiteren Angebotsmängeln und damit zu Fahrgastverlusten im Fernverkehr führen. Mit der kompletten Abschaffung des InterRegios sind in Deutschland bereits erhebliche Angebotslücken entstanden; in nur wenigen Fällen wurde Ersatz durch andere Fernverkehrsangebote geschaffen.

Um weitere Angebotseinschränkungen bzw. daraus resultierende unattraktive Umsteigezwänge für die Bahnkunden zu vermeiden, wird folgendes Linienkonzept vorgeschlagen, das auch Angebotsausweitungen enthält, weil die deutlich kürzeren Fahrzeiten zu einer wesentlich höheren Nachfrage führen werden:

ICE-Linie 12 Berlin--Frankfurt am Main--Basel

Führung dieser Linie im 2-Stunden-Takt über Halle (Saale) Hbf und Erfurt Hbf bei

Nutzung der Neubaustrecke; in den Zwischenlagen verbleibt unverändert die heutige Linienführung über Braunschweig Hbf--Hildesheim Hbf--Göttingen--Kassel-Wilhelmshöhe in Richtung München Hbf.

ICE-Linie 28 a) Hamburg--Berlin-- Nürnberg--München

Führung dieser Linie im 1-Stunden-Takt über Leipzig Hbf--Erfurt Hbf--Coburg--Bamberg-- Erlangen--Nürnberg Hbf (bei Nutzung o. g. Neubaustrecken) nach München Hbf; durch Flügelzugbildung in Nürnberg Hbf wird die umsteigefreie Bedienung sowohl von Augsburg Hbf als auch Ingolstadt Hbf ermöglicht.

ICE-Linie 28 b) Berlin--Nürnberg-- München (»Sprinter«-Verbindung)

Durch Einrichtung von vier ICE-«Sprinter«- Zugpaaren (im 4-Stunden-Takt) mit Halten lediglich in Berlin Hbf, Berlin Südkreuz, Halle (Saale) Hbf, Erfurt Hbf, Nürnberg Hbf, Ingolstadt Hbf, München Hbf werden durch Nutzung aller Neubaustrecken-Abschnitte die kürzest möglichen Fahrzeiten in dieser Relation erreicht.

ICE-Linie 50 Wiesbaden--Frankfurt am Main--Erfurt--Leipzig--Dresden

Führung dieser Linie im 1-Stunden-Takt unter Nutzung der Neubaustrecke; die Bedienung des Abschnitts Erfurt Hbf--Weimar-- Naumburg (Saale) Hbf--Weißenfels--Leipzig Hbf erfolgt mittels Flügelzug mit Zugteilung in Erfurt Hbf mindestens mit einem Grundangebot eines 2-Stunden-Takts.

IC-Linie 51 Düsseldorf--Kassel-Wilhelmshöhe-- Halle (Saale) --Berlin-- Stralsund

Auch diese aktuell von weiteren unverständlichen Einschränkungen bedrohte Linie wird für die Anbindung von Weimar, Naumburg (Saale) Hbf und Weißenfels bei den künftig veränderten Rahmenbedingungen im 2-Stunden-Takt benötigt.

IC-Linie 56 Norddeich Mole/Emden/ Oldenburg--Hannover--Magdeburg-- Leipzig

Verlängerung dieser Linie im 2-Stunden-Takt über Leipzig Hbf hinaus ab/bis Nürnberg Hbf über Weißenfels--Naumburg (Saale) Hbf--Jena Paradies--Saalfeld--Lichtenfels-- Bamberg--Erlangen.

IC-Linie 61 Karlsruhe--Nürnberg

Verlängerung dieser Linie mit dem bestehenden 2-Stunden-Takt über Nürnberg Hbf hinaus ab/bis Leipzig Hbf über Erlangen-- Bamberg--Lichtenfels--Saalfeld--Jena Paradies-- Naumburg (Saale) Hbf--Weißenfels.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000506>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten