



Anlage 1: Ermittlung der Baukosten von bisher geplanter und neuer Trassen-Variante

Preisstand: 2007

	Ein- heit	Kosten pro Einh. Mio €	Menge der		Baukosten in Mio €	
			--Variante-- bisher	neue	--Variante-- bisher	neue
1. Zweigleisige Neubaustrecke Ebersdorf - Rödental (250 bis 300 km/h)						
Streckenausrüstung (Gleise, Stromversorgung u.a.)	km	6,96	24,58	8,42	171,08	58,60
Tunnelstrecken (in Tieflage)	km	29,12	10,07	0,83	293,24	24,17
Tunnel oberirdisch (in Damm integriert)	km	24,00	0,00	0,59	0,00	14,16
Talbrücken oder Flußbrücken	km	38,95	2,31	0,00	89,97	0,00
2-gl. Flußbrücke sehr flach	km	21,00	0,00	0,04	0,00	0,84
Flächenbedarf (dauerhaft, ohne Erddeponien)	ha	0,29	51,00	20,91	14,79	6,06
Erdbewegung Dämme und Einschnitte (ohne Tunnels)	Mio m ³	15,49	2,40	0,76	37,18	11,77
Querende Wege pauschal	km	2,00	12,20	0,00	24,40	0,00
Querende Wege nach separater Aufstellung		7,40	0,00	1,00	0,00	7,40
Industriegleis parallel zu CO 13 neu		0,49	0,00	1,00	0,00	0,49
Neubau B303 (nur Oberbau, ohne Erdbewegung)	km	0,80	0,00	1,90	0,00	1,52
Bf. Ebersdorf: 2 Bahnst., Zugänge, Unterführ., P+R		1,50	0,00	1,00	0,00	1,50
Stützmauern (Gabionen) ca. 6 m Höhe	km	0,60	0,00	1,04	0,00	0,62
Sicherheitskonzept Tunnel	km	3,80	10,07	1,42	38,27	5,40
Summe Neubaustrecke Ebersdorf - Rödental					668,92	132,54
29,8% Zuschlag für Umweltschutz, Anlagen Dritter und Unvorhergesehenes					199,34	39,50
Baukosten ohne Planungskosten					868,26	172,04
Planungskosten HOAI Pos. 1-5 (67% von 10%)					0,00	11,53
Planungskosten HOAI Pos. 6-9 (33% von 10%)					28,65	5,68
Baukosten incl. Planungskosten					896,91	189,24



2. Eingleisige Neubaustrecke Südanbindung Coburg
(incl. 2. Gleis bis Creidlitz)

Streckenausrüst.pro Gleis (Gleis,Stromvers. u.a.)	km	3,48	2,50	5,10	8,70	17,75
Tunnel eingl. < 200km/h ohne Unterfahr. Bebauung	km	17,00	1,10	0,00	18,70	0,00
Tunnel eingl. < 200km/h mit Unterfahr. Bebauung	km	22,10	0,00	0,65	0,00	14,37
Talbrücken, Flußbrücken, Brücke über BAB	km	25,00	0,09	0,03	2,25	0,75
Kreuzungsbauwerk mit B 303	km	25,00	0,13	0,04	3,25	1,00
Grundwassertrog für B 303	km	20,00	0,30	0,00	6,00	0,00
Überwerfungsbauwerk mit ICE-Gleisen	km	29,00	0,00	0,07	0,00	2,03
Wegkreuzungen	Stk	1,15	0,00	1,00	0,00	1,15
2. Gleis Grub - Creidlitz bzw. Linienverbesserung	km	5,00	0,80	1,40	4,00	7,00
2 Gleise für höhere Geschwindigkeit ertüchtigen incl. Lärmschutz	km	1,00	0,00	1,60	0,00	1,60
Hp Grub: Bahnsteig + Zugang		0,90	0,00	1,00	0,00	0,90
Flächenbedarf (dauerhaft, ohne Erddeponien)	ha	0,29	3,00	8,47	0,87	2,46
Erdbewegung Dämme und Einschnitte (ohne Tunnels)	Mio m ³	15,49	0,13	0,10	2,01	1,55
Sicherheitskonzept Tunnel	km	3,00	1,10	0,65	3,30	1,95
<hr/>						
Summe Südanbindung Coburg					49,08	52,50
<hr/>						
29,8% Zuschlag für Umweltschutz, Anlagen Dritter und Unvorhergesehenes					14,63	15,64
<hr/>						
Baukosten ohne Planungskosten					63,71	68,14
Planungskosten HOAI Pos. 1-5 (67% von 10%)					0,00	4,57
Planungskosten HOAI Pos. 6-9 (33% von 10%)					2,10	2,25
<hr/>						
Baukosten incl. Planungskosten					65,81	74,96
<hr/>						

* geschätzt



	Ein- heit	Kosten pro Einh. Mio €	Menge der		Baukosten in Mio €	
			--Variante-- bisher	neu	--Variante-- bisher	neu
3. Ertüchtigung bzw. Ausbau Ebensfeld - Lichtenfels - Ebersdorf für 160 bis 230 km/h						
2 Gleise für höhere Geschwindigkeit ertüchtigen incl. Lärmschutz	km	2,00	----	10,10	----	20,20
neue Streckengleise incl. Elektr. und Signaltech. Stützmauern	km	2,38	----	19,00	----	45,22
1-gl. Überwerfungsbauwerk über 2 Gleise	km	0,60	----	0,38	----	0,23
5 m breite Flächen für zweigleisigen Ausbau	km	25,00	----	0,10	----	2,50
Erbewegungen für zweigleisigen Ausbau	ha	0,29	----	2,50	----	0,73
Flächenbedarf für Linienverbesserungen	Mio m ³	15,49	----	0,15	----	2,32
Erbewegung Dämme und Einschnitte (ohne Tunnels)	ha	0,29	----	9,59	----	2,78
Wegkreuzungen	Mio m ³	15,49	----	0,32	----	4,96
Umbau Bf Lichtenfels	Stk	1,15	----	4,00	----	4,60
- neu zu verlegende Bahnhofsgleise	km	2,38	----	3,64	----	8,66
- Weichen nach separater Aufstellung		2,20	----	1,00	----	2,20
- Neuer Bahnsteig Gleis 7/8 + Verläng. Unterführ.		3,50	----	1,00	----	3,50
- Sonst. Anpassungsmaßnahmen (Gütergl., Stellwerk)		6,00	----	1,00	----	6,00
Hp Schney: 2 Bahnsteige, 2 Aufzüge, sonstiges		1,10	----	1,00	----	1,10
2-gl. Tunnel Schney z.T. offene Bauw. < 200 km/h	km	24,00	----	0,99	----	23,76
Sicherheitskonzept Tunnel	km	3,80	----	0,99	----	3,76
2-gl. Flußbrücke sehr flach	km	21,00	----	0,26	----	5,46
<hr/>						
Summe Strecke Ebensfeld - LIF - Ebersdorf					----	137,98
<hr/>						
29,8% Zuschlag für Umweltschutz, Anlagen Dritter und Unvorhergesehenes					----	41,12
<hr/>						
Baukosten ohne Planungskosten					----	179,10
Planungskosten HOAI Pos. 1-5 (67% von 10%)					----	12,00
Planungskosten HOAI Pos. 6-9 (33% von 10%)					----	5,91
<hr/>						
Baukosten incl. Planungskosten					----	197,01
<hr/>						
1. 2-gleisige Neubaustrecke Ebersdorf - Rödental					896,91	189,24
2. 1-gleisige Neubaustrecke Südanbindung Coburg (incl. 2. Gleis bis Creidlitz)					65,81	74,96
3. Ertüchtigung/Ausbau Ebensfeld - Lichtenfels - Ebersdorf für 160 bis 230 km/h						197,01
<hr/>						
					962,73	461,20
<hr/>						
Gesamtkosten bei Verdoppelung der Tunnelbaukosten					1380,00	----
Gesamtkosten bei Verdreifachung der Tunnelbaukosten					1800,00	----

Anlage 2: Anpassung der geplanten CO 13neu

Anpassung der geplanten Straße "CO 13neu" an die neue Trassen-Variante der ICE-Strecke im Bereich Ebersdorf

Westlich Ebersdorf ist ein Neubau der Kreisstraße CO 13 in Planung ("CO 13neu"). Im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens fand bereits im Juli und August 2007 die Auslegung der Planungsunterlagen statt. [Planfeststellung der Kreisstraße CO 13, Planungsstand 30.5.2007] Da diese Straßenplanung von der neuen Trassen-Variante der Eisenbahn tangiert wird, sind gewisse Anpassungen der Pläne der CO 13neu an die vorgeschlagene ICE-Trasse notwendig. Der Trassenverlauf der CO 13neu bleibt hierbei im Grundriß unverändert, aber in der Höhenlage und bezüglich der Kunstbauwerke sowie bei der Verknüpfung mit der Zeickhorner Straße ergeben sich folgende Modifikationen (siehe Anlage 3b und 3d):

Bei Strecken-Kilometer 0,58 der CO 13neu befindet sich die modifizierte Lage der Kreuzung von CO 13neu und Zeickhorner Straße. Diese Straßenkreuzung, die in etwa auf Geländeneiveau liegt, wird als Brückenbauwerk ausgebildet, denn genau an dieser Stelle unterquert die neue ICE-Strecke, im Einschnitt verlaufend, beide Straßen zugleich. Unmittelbar östlich schließt sich für die Zeickhorner Straße eine weitere Brücke an, um das zukünftig hier - ebenfalls im Einschnitt - liegende Industriegleis zur Wellpappe-Fabrik in Ebersdorf zu queren.

Aufgrund der um rund 200 m nach Norden verschobenen Lage der Kreuzung von CO 13neu und Zeickhorner Straße entfällt die bislang geplante völlig neue Streckenführung der Zeickhorner Straße in Dammlage zwischen Autobahn und CO 13neu. Vielmehr erhält die Zeickhorner Straße nun in ihren neu trassierten Abschnitten einen geländenahen Verlauf.

Da die heutige Bahnstrecke Ebersdorf - Grub am Forst aufgelassen wird, entfällt die bisher geplante Brücke der CO 13neu über diese Bahntrasse und die dazugehörigen hohen Dämme vor und nach dieser Brücke: Die CO 13neu kann nun weitgehend dem natürlichen Geländeneiveau im Talgrund des Lindenbachs folgen. Zwischen der Kreuzung mit der alten Bahntrasse und der Friesendorfer Straße läßt sich anstelle der geplanten Dammlage bzw. des ebenerdigen Verlaufs sogar eine Trassenführung im Einschnitt realisieren, was für die Wohnbebauung von Friesendorf einen optimalen Schutz vor dem Lärm der Autos auf der CO 13neu bedeutet. Im Abschnitt von der Friesendorfer Straße bis zum Waldbeginn können die überschüssigen Erdmassen aus dem Bau der ICE-Strecke dazu verwendet werden, einen Lärmschutzwall entlang der CO 13neu aufzuschütten.

Die modifizierte Planung der CO 13neu sowie der Straßen von Buscheller bzw. Zeickhorn nach Ebersdorf incl. Kreuzung mit der CO 13neu und Brücke über die ICE-Trasse ist in Anlage 3b und 3d als Lageplan im Maßstab 1:25.000 dargestellt.

Neben der Kompatibilität mit der neuen Eisenbahn-Trassenvariante dürfte die hier skizzierte Umplanung der CO 13neu dank Wegfall des Kreuzungsbauwerkes mit der alten Bahntrasse zu deutlich niedrigeren Baukosten führen als nach dem bisherigen Entwurf.