



**ICE-Neubaustrecke Ebensfeld - Erfurt:
Neue Trassen-Variante südlich Rödental (bei Coburg)
im Vergleich mit der bisher geplanten Trasse
- Zusammenfassung -**

Auftraggeber:

Dachverband Bürgerinitiative
"Das bessere Bahnkonzept"
Frankenstraße 23
96146 Altendorf

München, den 21. September 2007

2. überarbeitete Auflage

Während beim Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1 (ICE-Aus- und -Neubaustrecke Nürnberg - Ebersfeld - Erfurt) nördlich von Rödental (bei Coburg) inzwischen mit dem Bau einiger Tunnels und Talbrücken begonnen wurde und die Itztalbrücke bei Rödental sogar bereits fertiggestellt ist, finden im Südbereich zwischen Ebersfeld und Rödental noch keine nennenswerten Bauarbeiten statt. Deshalb besteht hier die Chance, die bisher geplante ICE-Trasse durch eine in vielfacher Hinsicht günstigere neue Variante zu ersetzen.

Bei dieser neuen Trassen-Variante (Gesamtlänge: rund 28 km) wird auf mehr als zwei Dritteln der Streckenlänge die bestehende Strecke Ebersfeld - Lichtenfels - Ebersdorf unter Anpassung der Gleisanlagen des Bf Lichtenfels verwendet; nur knapp ein Drittel der Länge besteht aus einer Neubaustrecke, und zwar von Ebersdorf bis Rödental, wo die bereits fertiggestellte Itztalbrücke erreicht wird. Hinzu kommt noch die rund 3 km lange Südanbindung von Coburg an die neue ICE-Strecke. Im Abschnitt Ebersfeld - Lichtenfels werden im wesentlichen nur die beiden elektrifizierten Streckengleise für eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h ertüchtigt; im Abschnitt Lichtenfels - Ebersdorf wird die vorhandene eingleisige, elektrifizierte Strecke mit einem zweiten Gleis versehen und es werden durch leichte Abrückungen von der alten Trasse einzelne Kurvenradien vergrößert.

Der anschließende Neubauabschnitt Ebersdorf - Rödental zeichnet sich dadurch aus, daß er zum einen überwiegend in enger Trassenbündelung mit der Autobahn A 73 verläuft und zum anderen eine um zwei Drittel kürzere Streckenlänge hat, verglichen mit der bisher südlich Rödental geplanten ICE-Trasse, die bereits in Ebersfeld beginnt. Aus diesen beiden Gründen führt die ICE-Neubaustrecke der neuen Variante, isoliert betrachtet, nur zu einer minimalen Neuzerschneidung der Landschaft. Wenn man außerdem bedenkt, daß diese neue Lösung die Auflassung der Altstrecke im Bereich Ebersdorf - Grub am Forst ermöglicht, so wird die Landschafts-Zerschneidung gegenüber dem heutigen Zustand sogar verringert.

Für ICE-Züge, die ohne Halt in Lichtenfels durchfahren, bedeutet die neu konzipierte Trassen-Variante zwar eine geringfügige Fahrzeitverlängerung von 2 Minuten. Aber vergleicht man den ICE-Zwischenhalt in Lichtenfels bei der neuen Variante mit einem ICE-Halt in Coburg bei der bisher geplanten Trasse, so verkürzt sich die ICE-Fahrzeit Nürnberg - Erfurt sogar um gut 4 Minuten. Da die bestehende Bahnlinie nach Coburg nördlich Lichtenfels auf einem Großteil ihrer Streckenlänge ausgebaut wird, profitieren auch die Regionalzüge der Relation Lichtenfels - Coburg durch deutliche Fahrzeitverkürzungen von der neuen Variante (6 bis 13 Minuten Fahrzeitverkürzung), während die bisher geplante ICE-Trasse für den Regionalverkehr Lichtenfels - Coburg keinerlei Verbesserungen erbringen würde.

Für die neue Trassen-Variante Ebensfeld - Rödental einschließlich der Süd-anbindung Coburgs ergeben sich Gesamtkosten von rund 461 Mio EUR. Dagegen sind für die bisher geplante ICE-Trasse incl. Coburger Südanbindung Baukosten von rund 963 Mio EUR zu kalkulieren. Die Investitionen in die neue Trassen-Variante liegen somit um rund 500 Mio EUR unter den Kosten der bisher geplanten Strecke; die neue Trassen-Variante führt also zu mehr als einer Halbierung der Investitionen. Wegen der großen Länge der Tunnels ist bei der Realisierung der bisherigen Planung mit geologischen Risiken zu rechnen, die sich drastisch auf die gesamten Baukosten auswirken können. Diese können sich durchaus auf ungefähr 1,4 Mrd EUR bis 1,8 Mrd EUR erhöhen. Verglichen mit diesen Beträgen käme die neu konzipierte Trasse nur auf Baukosten von einem Drittel bis einem Viertel.

Da die neue Variante kaum Tunnels und keine Talbrücken erfordert, die von allen Baumaßnahmen am bauzeit-intensivsten sind, ergibt sich eine relativ kurze Bauphase für diesen neuen Schienenweg, verglichen mit der bisher geplanten Strecke, deren Eröffnung ohnedies erst für 2017 vorgesehen ist. Durch die relativ kurze Bauzeit kann zumindest der zeitliche Rückstand kompensiert werden, den die neue gegenüber der bisher geplanten Trassen-Variante bezüglich des Planungs- und Genehmigungsverfahrens besitzt. Beim Auftreten von geologischen Problemen oder Finanzierungsengpässen bezüglich des bisherigen Projekts führt die neue Trassen-Variante sogar zu einem deutlichen Vorsprung bezüglich der Realisierungszeit.

Eine Gesamtbetrachtung zeigt, daß die neue Trassen-Variante, verglichen mit der bisher geplanten, in allen Punkten vorteilhaft ist.

Während nach der bisherigen Planung der Eisenbahnknoten Lichtenfels im ICE-Verkehr relativ weiträumig umfahren und Coburg allenfalls im Tagesrandverkehr von ICE-Zügen bedient werden soll, bleibt der Bf Lichtenfels durch die neue Variante weiterhin ein ICE-Systemhalt wie heute. Dieses für die gesamte Region Lichtenfels/Coburg/Neustadt/Sonneberg wichtigste verkehrspolitische Ziel wird somit allein durch die neue Trassen-Variante erreicht.

Tab. 1: Grunddaten der neuen Trassen-Variante im Vergleich zur bisher geplanten Trasse

	bisher geplante Trasse	neue Trassen- Variante	Differenz zwischen beiden Varianten
<u>ICE-Strecke Ebensfeld - Rödental:</u>			
- Gesamtlänge der Strecke	24,6 km	28,0 km	3,4 km
- Länge der Neubaustrecke	24,6 km	<u>8,4 km</u>	16,2 km
- Länge der Nutzung besteh. Strecken	0,0 km	<u>19,6 km</u>	19,6 km
- Gesamtlänge der Tunnelstrecken	10,1 km	<u>2,4 km</u>	7,7 km
- Gesamtlänge der Talbrücken	2,3 km	<u>0,0 km</u>	2,3 km
- Neuzerschneidung der Landschaft	13,5 km	<u>-2,8 km</u>	16,3 km
- maximale Steigung	20 ‰/‰	20 ‰/‰	----
- Maximalgeschwindigkeit	300 km/h	160 bis 280 km/h	----
<u>Südanbindung von Coburg:</u>			
- Gesamtlänge der Neubaustrecke	2,9 km	3,3 km	0,4 km
- Länge der Tunnelstrecke	1,1 km	<u>0,6 km</u>	0,6 km
- Maximalgeschwindigkeit	130 km/h	<u>180 km/h</u>	----
- maximale Steigung	29 ‰/‰	17 ‰/‰	----

Legende:

unterstrichene Werte = neue Variante ist besser als die bisher geplante

Tab. 2: Vergleich der neuen Trassen-Variante mit der bisher geplanten Trasse

	bisher geplante Trasse	neue Trassen- Variante	Differenz zwischen beiden Varianten
- Fahrzeiten Ebensfeld - Erfurt (in Minuten'Sekunden")			
= ICE 3 ohne Zwischenhalt	25'48"	27'51"	2'03"
= ICE 3 mit Halt in CO bzw. LIF	35'19"	<u>30'57"</u>	4'22"
= Fahrzeitverläng. durch den Halt	9'31"	<u>3'06"</u>	----
- theoret. RE-Fahrzeiten (in Minuten')			
Lichtenfels - Coburg (ohne Halt)	16'	<u>10'</u>	6'
- Baukosten ab Ebensfeld bis Rödental (in Mio EUR)			
	962,73	<u>461,20</u>	501,53
- Flächenbedarf (in ha)			
	51	<u>21</u>	30
- Erdmassen-Überschuß (in Mio m ³)			
	3,10	<u>0,52</u>	2,58
- verbleibende Planungs- und Bauzeit (in Jahren)			
	10	<u>6</u>	4
- Länge der Neuzerschneidung der Landschaft (in km)			
	13,5	<u>-2,0</u>	16,8
- Anzahl der fehlenden Überwerfungen			
	2	<u>0</u>	2

Legende:

unterstrichene Werte = neue Variante ist besser als die bisher geplante

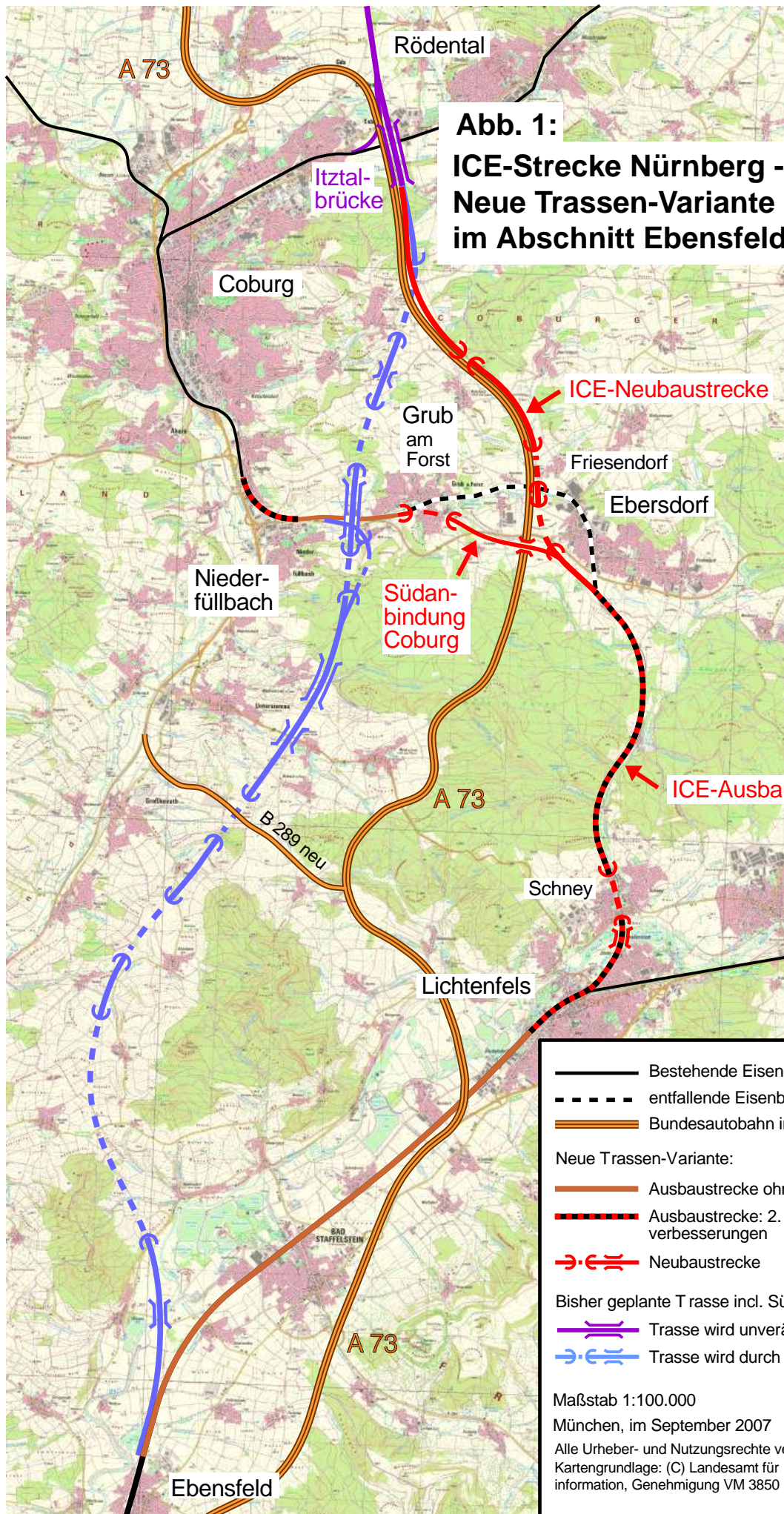


Abb. 1:
ICE-Strecke Nürnberg - Erfurt:
Neue Trassen-Variante
im Abschnitt Ebensfeld - Rödentel

	Bestehende Eisenbahnstrecke
	entfallende Eisenbahnstrecke
	Bundesautobahn in Bau/in Betrieb
Neue Trassen-Variante:	
	Ausbaustrecke ohne zusätzl. Gleise
	Ausbaustrecke: 2. Gleis, z.T. Linienverbesserungen
	Neubaustrecke
Bisher geplante T rasse incl. Südanbindung Coburg:	
	Trasse wird unverändert übernommen
	Trasse wird durch neue V ariante ersetzt
Maßstab 1:100.000	
München, im September 2007	
Alle Urheber- und Nutzungsrechte verbleiben bei den Autoren Kartengrundlage: (C) Landesamt für Vermessung und Geo- information, Genehmigung VM 3850 B - 3153/07	