

VDE 8, Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes mit hoher verkehrlicher, politischer und gesellschaftliche Bedeutung

TRANSEUROPEAN TRANSPORT NETWORK (TEN-T)

Projekt Nr. 1

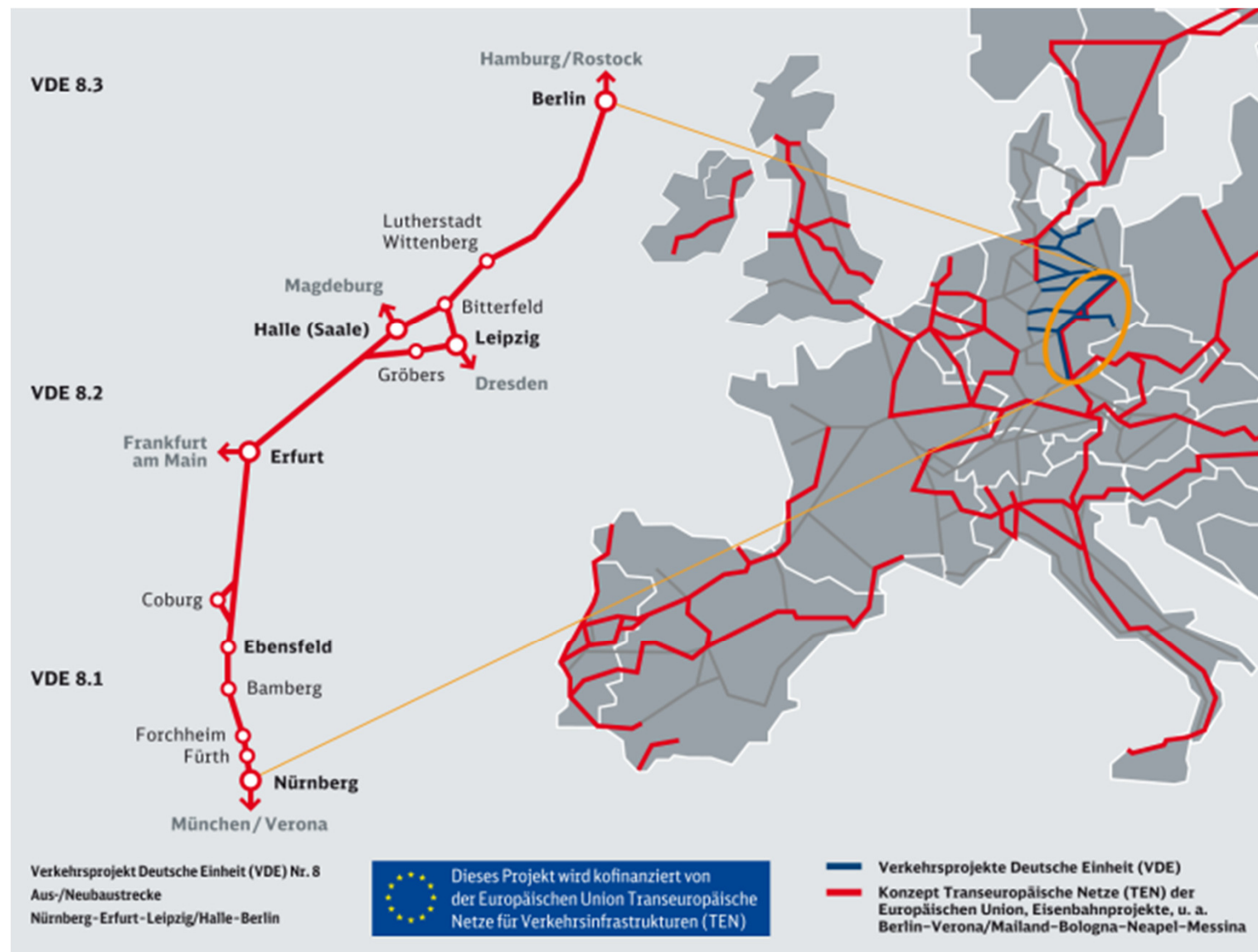
Achse:

Berlin - Brenner -
Verona/Mailand -
Bologna - Neapel -
Messina - Palermo

Entwurfsgeschwindigkeit
bis 300 km/h

Fahrzeitgewinne

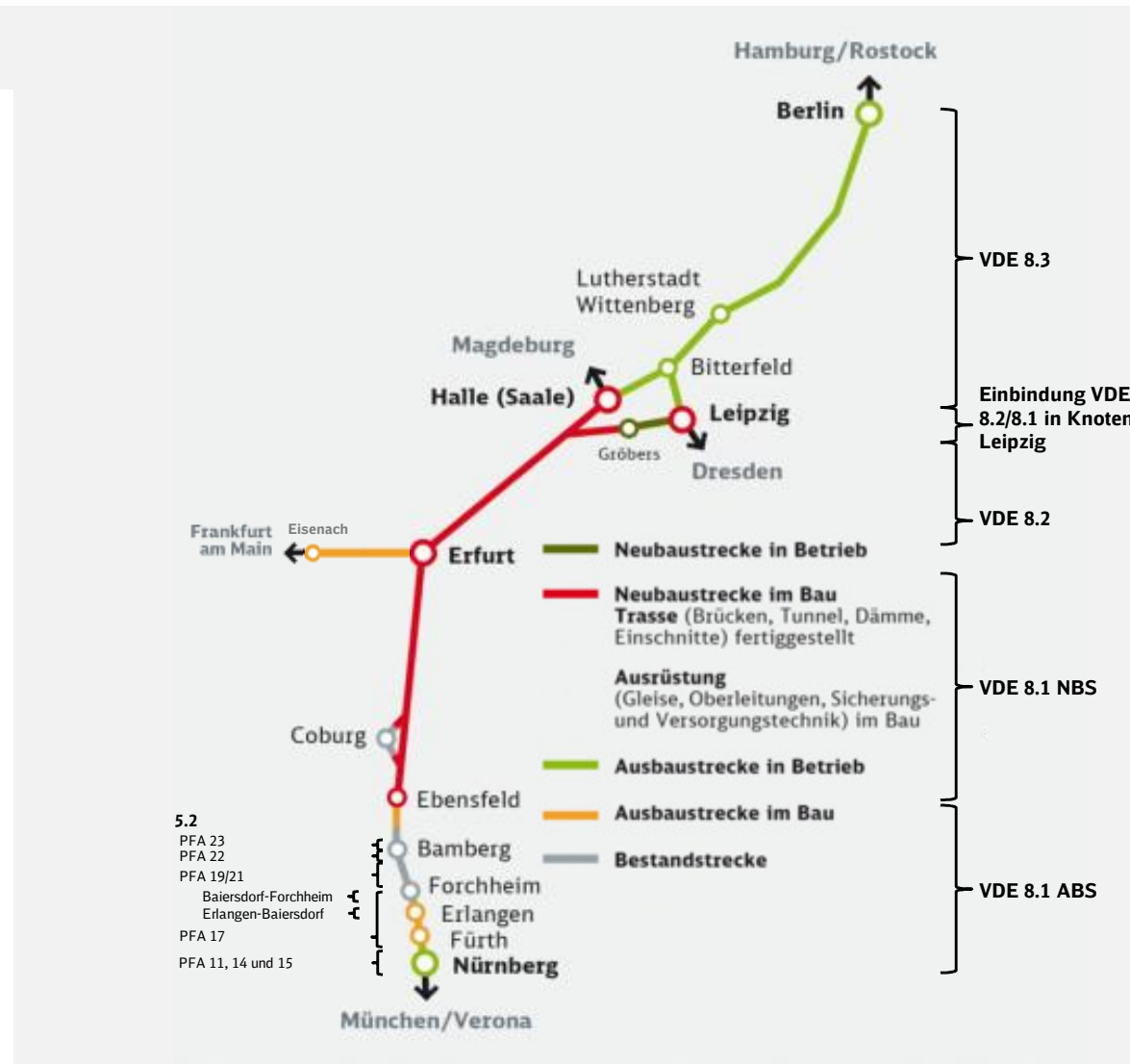
Berlin - München 120 min
Erfurt - Halle 45 min
Erfurt - Leipzig 33 min



Die Hauptmeilensteine sind die Inbetriebnahmen des VDE 8.2 in 12/2015 und des VDE 8.1 inkl. dem Upgrade des VDE 8.2 in 12/2017

VDE 8 Inbetriebnahmetermine

- VDE 8.3 Berlin–Leipzig: in Betrieb
- VDE 8.2 Leipzig/Halle–Erfurt: IBN 12/2015
ETCS Upgrade IV/ 2017
- VDE 8.1 Erfurt–Nürnberg:
1. Bauabschnitt: IBN 12/2017
2. Bauabschnitt: IBN nach 2017
- Knoten Leipzig, Einbindung 8.2/8.3, 1. BA IBN 12/ 2015
2. BA IBN 2020
- Knoten Erfurt IBN 12/2017
- Knoten Halle (Durchbindung VDE 8) IBN 12/2017
Innerer Knoten IBN 12/2018
Zugbildungsanlage IBN 07/2017
- Zulaufstrecke Eisenach–Erfurt (200 km/h) IBN 12/2017



VDE 8.2 Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle, alle Meßfahrten bislang erfolgreich, die Sicherheitserprobung Stufe 3 beginnt am 14.09.2015





Zulassung der Festen Fahrbahn auf Brücken

- Vorliegende Zustimmung zur Betriebserprobung verlangte Zustimmung im Einzelfall für jede der 11 langen und 12 kurzen (< 25 m) Brücken
- Beantragte allgemeine Zulassung lehnte das EBA ab
- Vereinbart wurde alternativ ein Risikomanagementverfahren nach europäischen Standard unter Verantwortung des Betreibers durchzuführen
- Positiver Sicherheitsbewertungsbericht liegt seit 31.08.2015 vor. Auflagenabarbeitung bis 11/2015 sichergestellt
- Endgültige Entscheidung zur Ibn erfolgt am 15.09. im BMVI

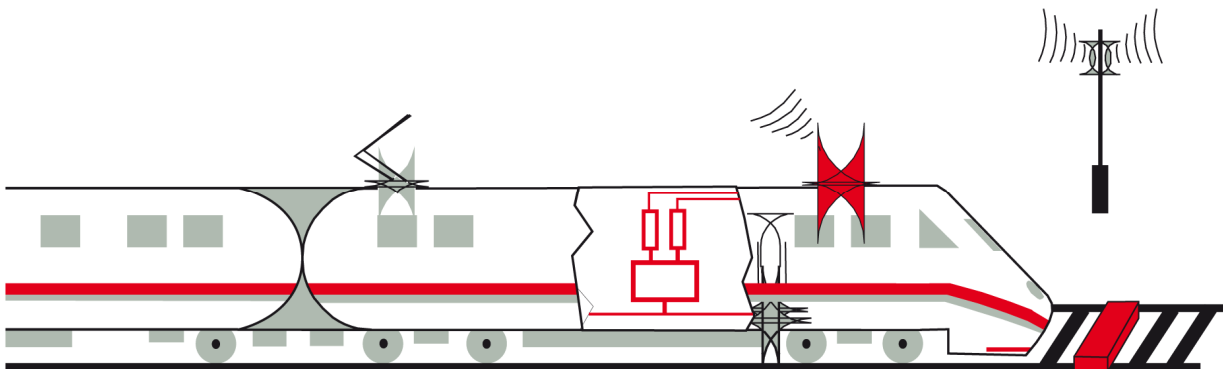


VDE 8 Strecke Nürnberg – Berlin, auf den Neubaustrecken kommt erstmals in Deutschland ETCS Level 2 ohne Signale zum Einsatz

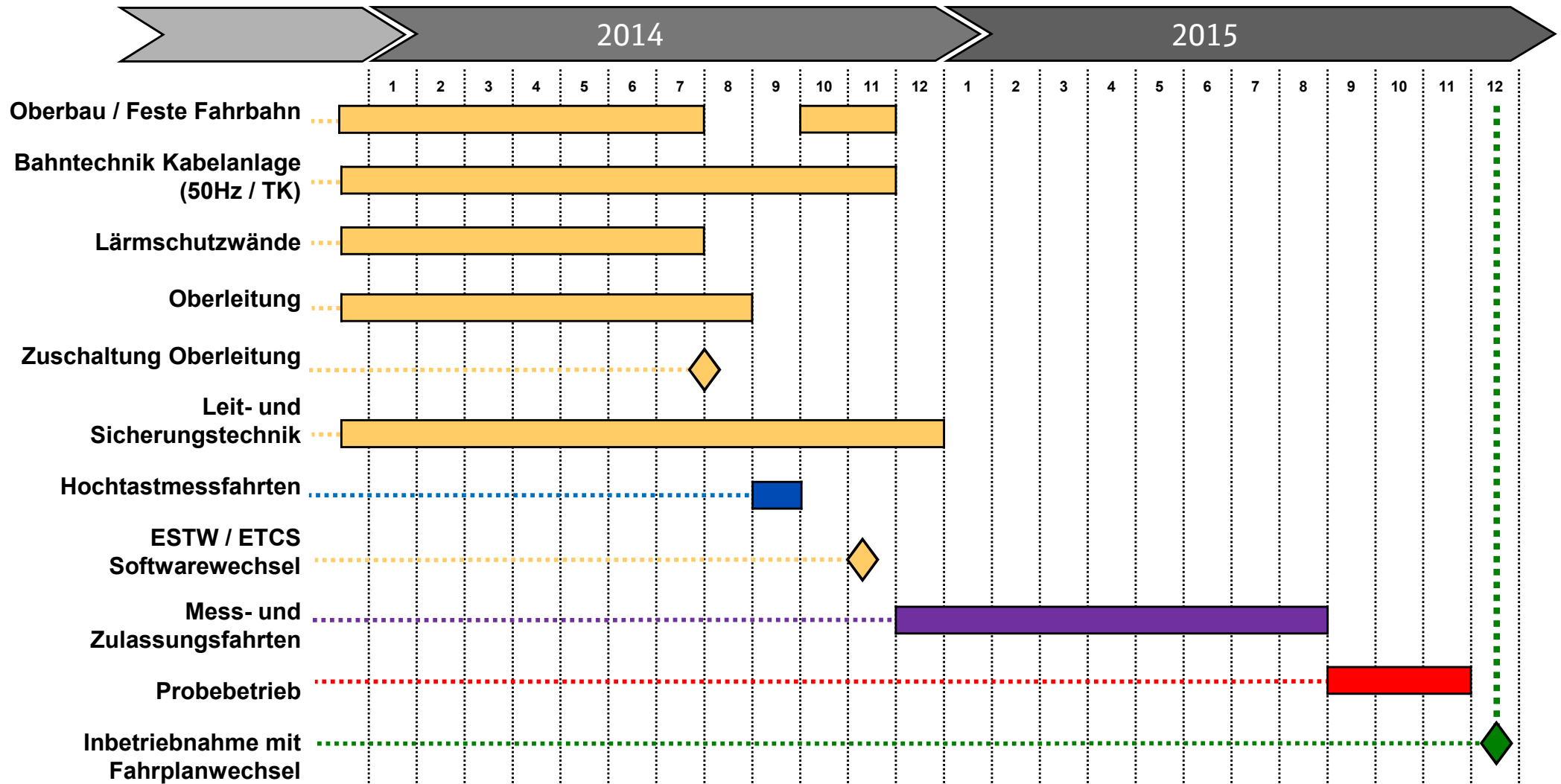
ETCS-Ausrüstung der VDE 8 – Abschnitte

European Train Control System - ETCS

- L2oS - Fahren ohne ortsfeste Signale auf NBS
- Sicherheitserprobung Phase 1 und 2 abgeschlossen
- Sicherheitserprobung Phase 3 (betriebliche Erprobung) ab 14.09. geplant, intensiver Abstimmungsprozess mit EBA und Gutachtern
- Erweiterter Funktionsumfang zur Sicherstellung der betrieblichen Anforderungen an die Ibm der VDE 8.1 abgestimmt
- Erfordert Upgrade auch auf der VDE 8.2 in 2017



Terminplan Inbetriebnahme



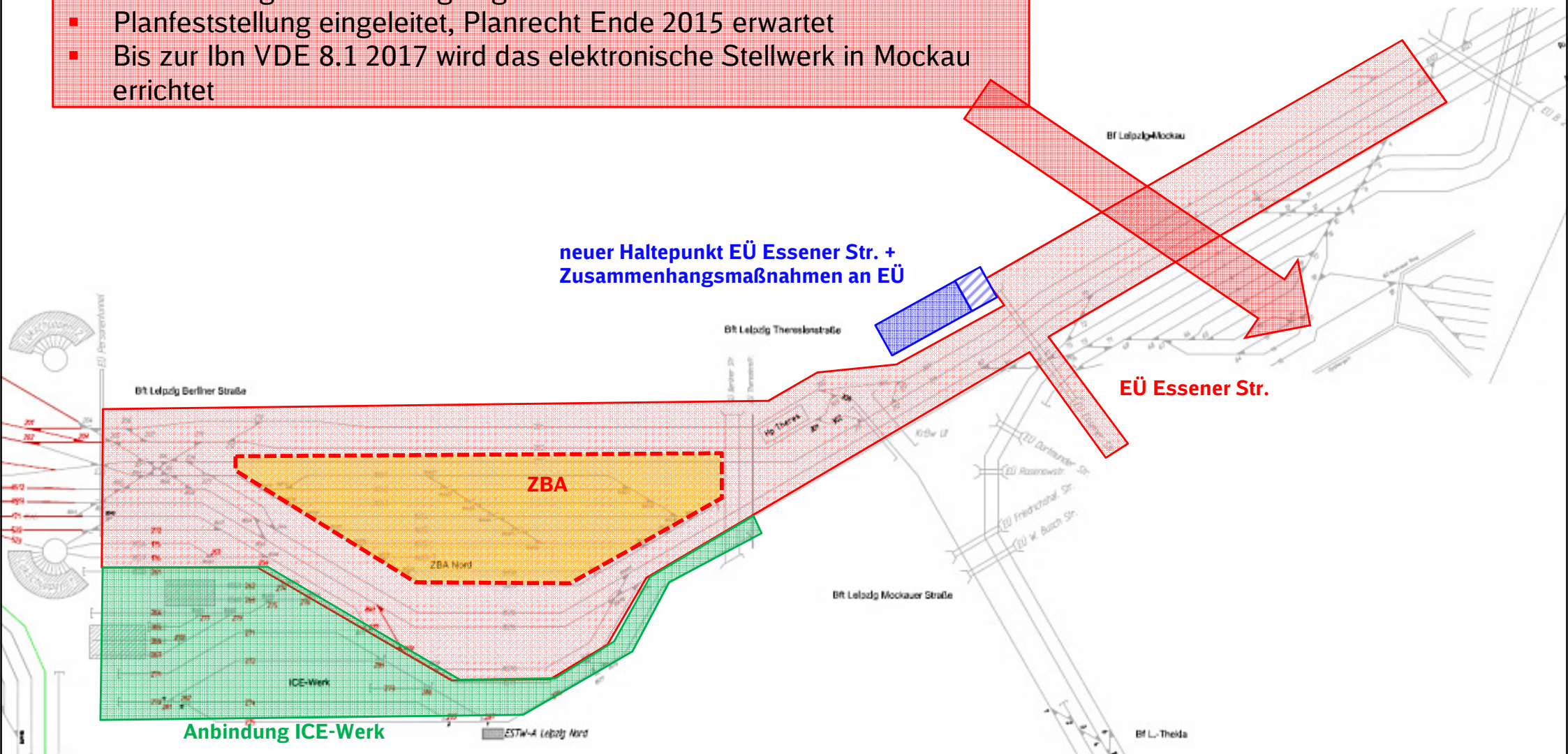
Umgriff und Stand 1. Bauabschnitt bis 2015



- Neubau der EÜ Rackwitzer Straße
- Neubau der EÜ Parthe
- EÜ ist fertiggestellt
- Neubau Bahnsteige Gleis 10 bis 15
- Abbruch VT I und II
- Neubau Gleisvorfeld für die Einbindung der NBS und der Nordrampe City-Tunnel
- Umbau der Ausfahrt Richtung Dresden (Erhöhung der Geschwindigkeit)
- Leistungen sind planmäßig im Bau

Projektumgriff – 2. Bauabschnitt (2016 – 2020)

- Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen
- Planfeststellung eingeleitet, Planrecht Ende 2015 erwartet
- Bis zur Iln VDE 8.1 2017 wird das elektronische Stellwerk in Mockau errichtet



Baudurchführung Knoten Halle, ESTW mit Spurplanumbau



Baudurchführung Knoten Halle, ESTW mit Spurplanumbau



Strecke 6132 v/n Berlin



EÜ Delitzscher Str.



EÜ Birkhahnweg



ESTW-Modulgebäude

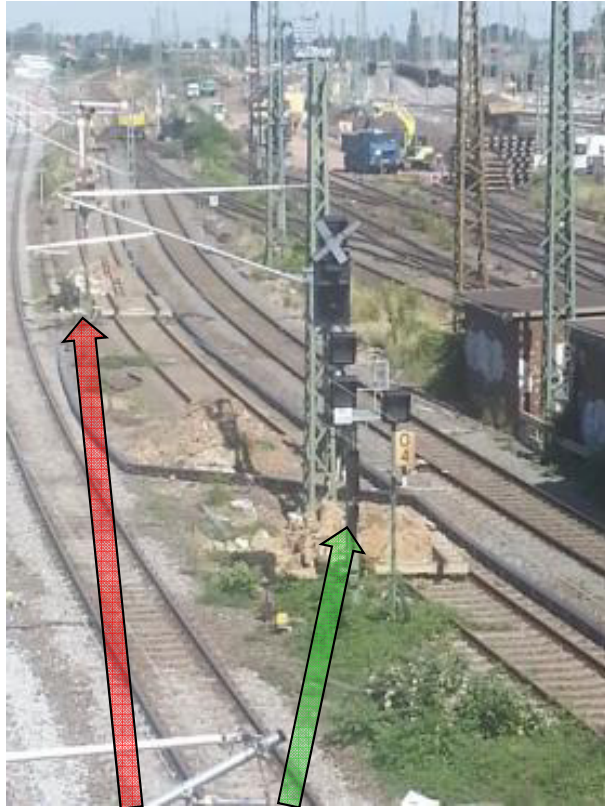
Infopunkt

Bautenstand:

- Streckenabschnitt Strecke 6132 Richtung Berlin ist fertig gestellt
- Eisenbahnüberführung Delitzscher Straße ist errichtet
- Eisenbahnüberführung (2 v. 3 Teilen) und Stützmauer Birkhahnweg kurz vor Vollendung
- Schaltposten und Speiseleitungstrassen vor Vollendung
- ESTW-Modulgebäude sind errichtet
- Informationspunkt im Hbf ist vorhanden



Baudurchführung Knoten Halle, ESTW mit Spurplanumbau



Ersatz alter durch neue Sicherungstechnik



Bahnhofs Nordbereich mit Ablaufberg und Nachordnungsgruppe der ZBA

Totalsperrung 23. – 28.11.2015:

- Inbetriebnahme ESTW-Technik
- Wiederinbetriebnahme Strecke 6430, Ostumfahrung ZBA
- Inbetriebnahme neuer Schaltposten
- Außerbetriebnahme Ostseite Hbf für Umbau am 13.12.2015



VDE 8 - Einbindung VDE 8.2 und 8.1 in den Knoten Erfurt.

Von den 9 Bauzuständen sind bereits 6 fertig gestellt

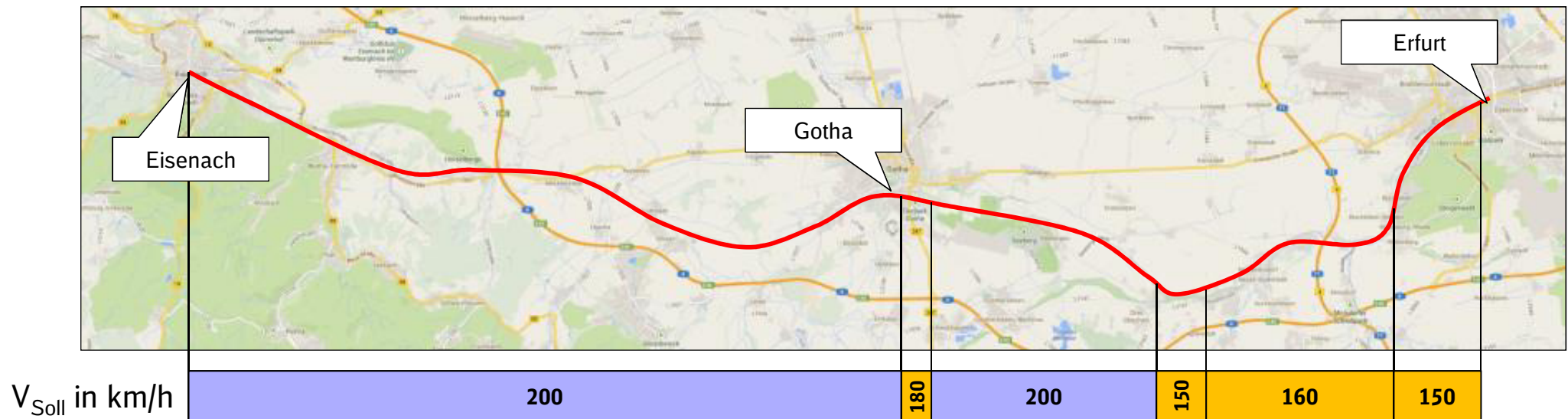
Umbaukonzept und aktueller Stand

- Realisierung des Vorhabens in 9 Baustufen von 12/2008 – 11/2017 (jeweils Abschluss mit einem Softwarewechsel)

Baustufe III	21.03.11 – 28.05.12	lbn nach TEIV	✓
Baustufe IV	28.05.12 – 20.05.13		✓
Baustufe V	20.05.13 – 09.06.14		✓
Baustufe VI	09.06.14 – 23.11.14		✓
Baustufe VII	23.11.14 – 22.11.15	lbn nach TEIV (VDE 8.2)	
Baustufe VIII	22.11.15 – 20.11.16		
Baustufe IX	20.11.16 – 28.11.17	lbn nach TEIV (VDE 8.1)	
Endzustand	ab 28.11.2017		

VDE 8 - Strecke Erfurt – Eisenach, die Ertüchtigung auf 200 km/h ist für 2018 zeitlich kritisch; Beschleunigungsmaßnahmen eingeplant

Projektübernahme Erfurt – Eisenach in 12/2013

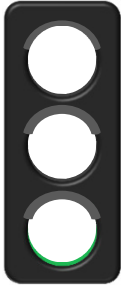


- Vorlaufleistungen Leit- und Sicherungstechnik, finanziert über SV 7/8, beauftragt
- Planfeststellungsverfahren (6 Stk) eingeleitet
- Ausrüstung ETCS L2 , Baseline 2 mit Zusatzfunktionen
- Finanzierungsvereinbarung gezeichnet
- Projekt in Freigabephase

Die Vergaben auf der VDE 8.1 Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt sind bereits zu ca. 95 % erfolgt

Projektstand VDE 8.1 Neubaustrecke

Vergabestand ca. 95 %



29 Talbrücken (09/2015)

- Rohbaufertig (100%)
- Abgenommen (100%)



22 Tunnel (09/2015)

- Rohbaufertig - ca. 41 km (100%)
- Ausbau abgeschlossen/abgenommen (100%)



OLA/FF/Kabeltiefbau (09/2015)

- Feste Fahrbahn (75%)
- Oberleitung (60%)
- Kabeltiefbau (85%)
- Lärmschutzwände (50%)

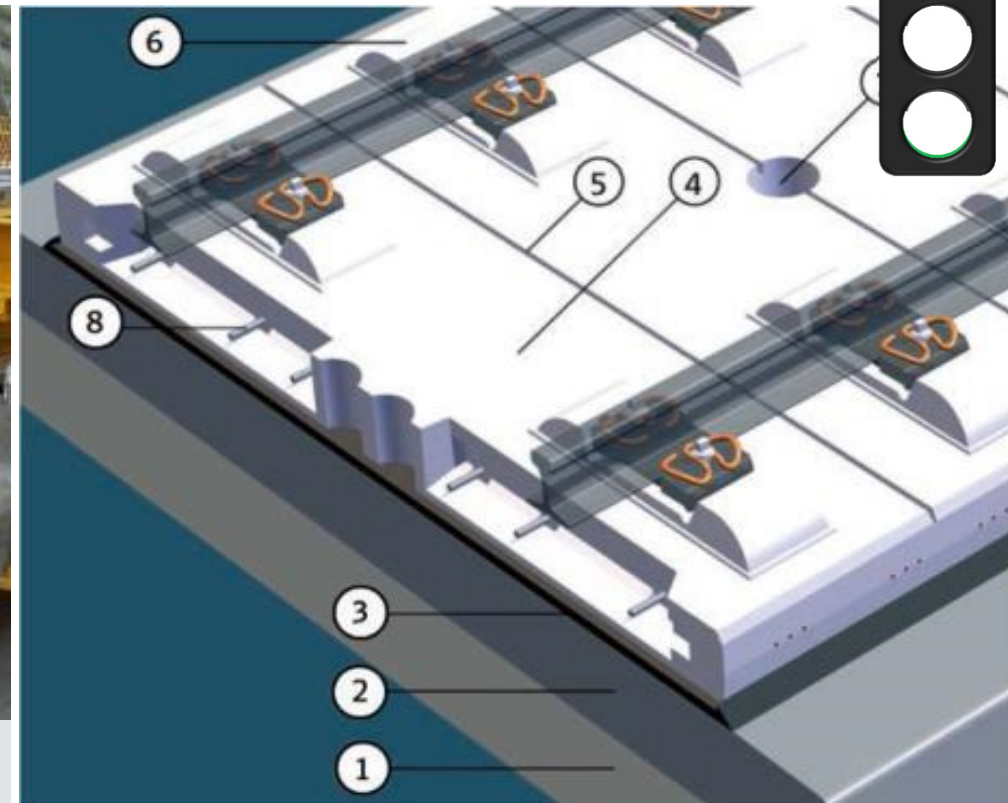
Die Vergaben auf der VDE 8.1 Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt sind bereits zu ca. 95 % erfolgt

VDE 8.1 - Verlegung Feste Fahrbahn im Abschnitt Ilmenau – Erfurt (Los 1 – 36 km) ist fertig



Zulassung der Festen Fahrbahn auf Brücken

- Liegt vor für den Abschnitt Los 1 - Bauart Bögl
- Liegt seit 8/2015 auch für die Lose 2 und 3 vor - Bauart Porr/ÖBB
- Damit keine weiteren Risiken



1 Frostschuttschicht (FSS)

2 Hydraulisch geb. Tragschicht (HGT), d= 30 cm

3 Untergussmörtel

4 Fertigplatte

5 Sollbruchstellen

6 Schienenstützpunkt

7 Vergussöffnungen

8 GEWI-Stahl

9 Spannschlösser

10 Querfuge

Die Vergaben auf der VDE 8.1 Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt sind bereits zu ca. 95 % erfolgt

Projektstand VDE 8.1 Neubaustrecke



50 Hz Anlagen (09/2015)

- 106 Betonschalhäuser (100%)
- davon 2/17 Trafos in Betrieb (12%)
- davon 22 Netzersatzanlagen
- 6 ZAS
- 22 Tunnel (Elektranten, Tunnelsicherheitsbeleuchtung)

TK-Anlagen (09/2015)

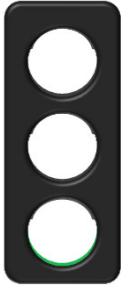
- GSM-R (25%)
- BOS-Funk (10%)
- Einbruchmeldeanlagen (10%)
- Brandmeldeanlagen (10%)
- Tunnelnotruf (10%)
- Heißläuferortungsanlagen (10%)

LST (09/2015)

- 6 ESTW (40%)
- Gleisschaltmittel
- ETCS

Die Vergaben auf der VDE 8.1 Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt sind bereits zu ca. 95 % erfolgt

Projektstand VDE 8.1 Neubaustrecke



Bahnenergieversorgung (09/2015)

- Bahnstromleitung Nord (90%)
- Bahnstromleitung Süd
- 4 Unterwerke (60%)
- 2 Schaltposten (5%)

Restleistungen (09/2015)

- Erweiterung Rettungsplätze
- zusätzliche Belüftung Tunnel
- Türen, Tor, Handläufe Tunnel (30%)
- Wildschutzzaun

Streckenübersicht der VDE 8.1 ABS

IBN-Zustand 2017




- Bauabschnitt zwischen Breitengüßbach und Tunnel Eierberge 16,5 km
- Ausbau der zweispurigen Strecke auf vier Spuren
- Rechtskräftiger PF- Beschluss für PA 23/24 bis 10/2015 erwartet
- Derzeit laufende Bauarbeiten im BA 25 / Unterleiterbach
- IBN der Strecke 5100 geplant am 04.09.2015
- Durchführung Totalsperrung beschlossen
- Umfang der Arbeiten in Abhängigkeit von 3.



Projektübersicht



- 1. S-Bahn-Vorlaufbetrieb zwischen Nürnberg und Fürth
- 2. Bau S-Bahn Verschwenk im Bereich Fürth Nord 
- 3. Viergleisiger Streckenausbau zwischen Eltersdorf und Erlangen
- 4. Erlangen – Baiersdorf (PFA 17 Nord)
- 5. Baiersdorf – Forchheim (PFA 18)
- 6. ESTW-A Eggolsheim / Strullendorf
- 7. Einbindung NBS/ABS bis Breitengüßbach
- 8. Bau Güterzugstrecke / Güterzugtunnel zwischen Nürnberg und Fürth
- 9. Forchheim – Strullendorf (PFA 19,21)

Dez 2012
vs. ab 2019
2010 bis 2015
2014 bis 2017
2015 bis 2018
2016 bis 2018
2013 bis 2017
nach 2018
vs. ab 2018

Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg



Ziel:

Koordinieren von Ausbauprojekt mit Schallschutz und Kulturerbe

Kreis:

DB AG/Politik/BI

Ergebnis:

6 Koordinierungskreise, Studie: Ostumfahrung möglich, 9 Varianten (auf 3 reduziert), transparente Diskussion

Nächste Schritte:

Handlungsempfehlung des Ak Bamberg an Stadt Bamberg: 11/2015
Entscheidung der Stadt Bamberg im Anschluss erwartet

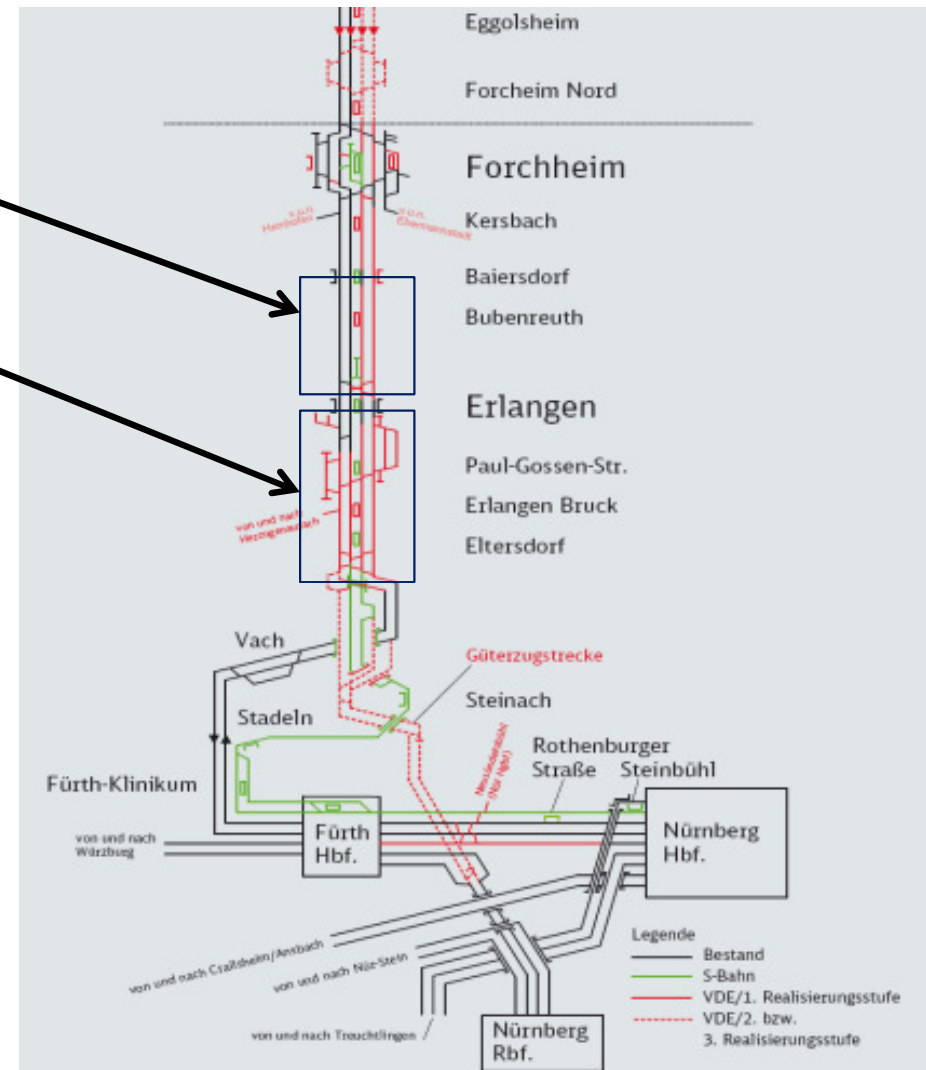
VDE 8.1 Ausbaustrecke Nürnberg–Ebersfeld (1. + 2. Baustufe, Güterzugstrecke)

Realisierungsstand Baudurchführung:

- PFA 17 Nord im Bau, Tunneldurchschlag
- Bf. Erlangen Fertigstellung 12/2015
- Viergleisiger Ausbau Eltersdorf- Erlangen 12/2016

Planungsstand:

- Beschluss PFA 23/24 31.07.2015
- Anhörung PFA 18/19 erfolgt
 - Derzeit Einarbeitung Einwendungen
 - Im wesentlichen Lösungen abgestimmt
- Antragsprüfung Planänderung PFA 21 erfolgt
- Variantenplanung PFA 22 Knoten Bamberg im Gange
- Entscheidung BVG zum PFA 16 (S-Bahn) vsl. 1. HJ 2016



BÜ-Beseitigungen PFA 18/19 Eggolsheim – erfreuliche Nachrichten

BÜ km 45,208

- BÜ-Beseitigung Eggolsheim/Bahnhofstraße mit Ersatzmaßnahme EÜ Fuß- und Radwegunterführung
Kreuzungsvereinbarung für Rad- und Gehwegunterführung vom Markt Eggolsheim in 08/2015 gezeichnet.

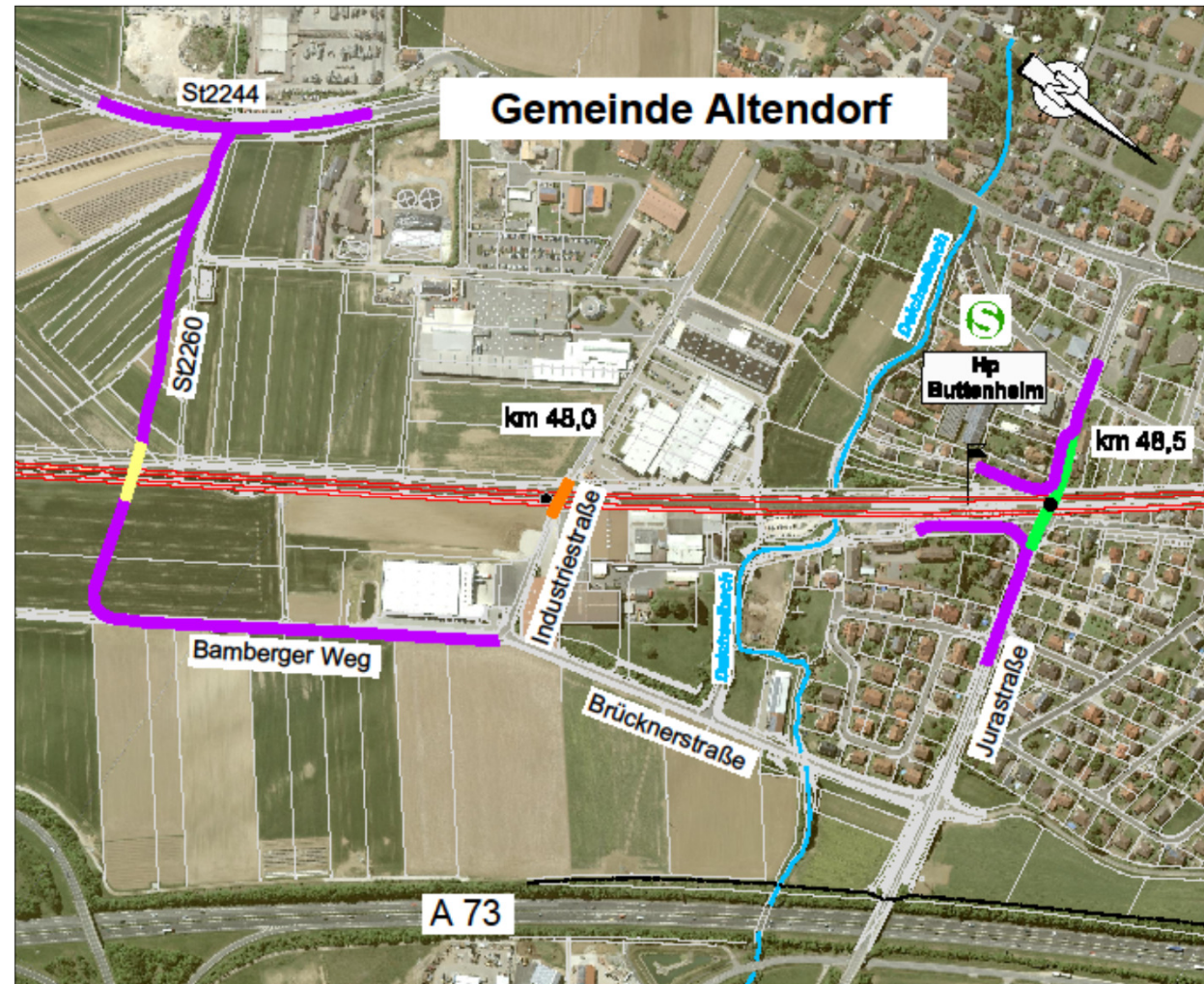
BÜ km 45,660

- BÜ Beseitigung (mit Parallelwegebau):
Kreuzungsvereinbarung vom Markt Eggolsheim in 08/2015 gezeichnet.

BÜ-Beseitigungen PFA 21 Altendorf – Hirschaid – Strullendorf Gemeindebereich Altendorf

BÜ Ersatzmaßnahme Industrie- und Jurastraße

- Auflassung BÜ Industriestraße und Jurastraße
- Neubau St2260 mit SÜ St2260 Anschluss ans öffentliche Wegenetz
- Neubau Jurastraße mit EÜ Jurastraße
- Anpassung Gotenstraße, Straßen Am Deichselbach und Am Bahnhof, Erschließungsweg für Anlieger Jurastraße
- Anpassung / Umverlegung Ver- und Entsorgungsleitungen



BÜ-Beseitigungen PFA 21 Altendorf – Hirschaid – Strullendorf Gemeindebereich Altendorf - Fortschritt erzielt

BÜ Beseitigung Industriestraße (km 48,016) und BÜ Beseitigung Jurastraße (km 48,503)

- Ersatz durch SÜ St2260 (km 47,589) mit Anschluss an öffentliches Wegenetz und EÜ Fuß- und Radwegunterführung (km 48,503) mit den Abmessungen I.W. = 6,00m und I.H. = 2,50m
 - ➔ Diese BÜ Ersatzmaßnahme entspricht der bahnotwendigen Lösung und beinhaltet nur kreuzungsbedingte Anteile

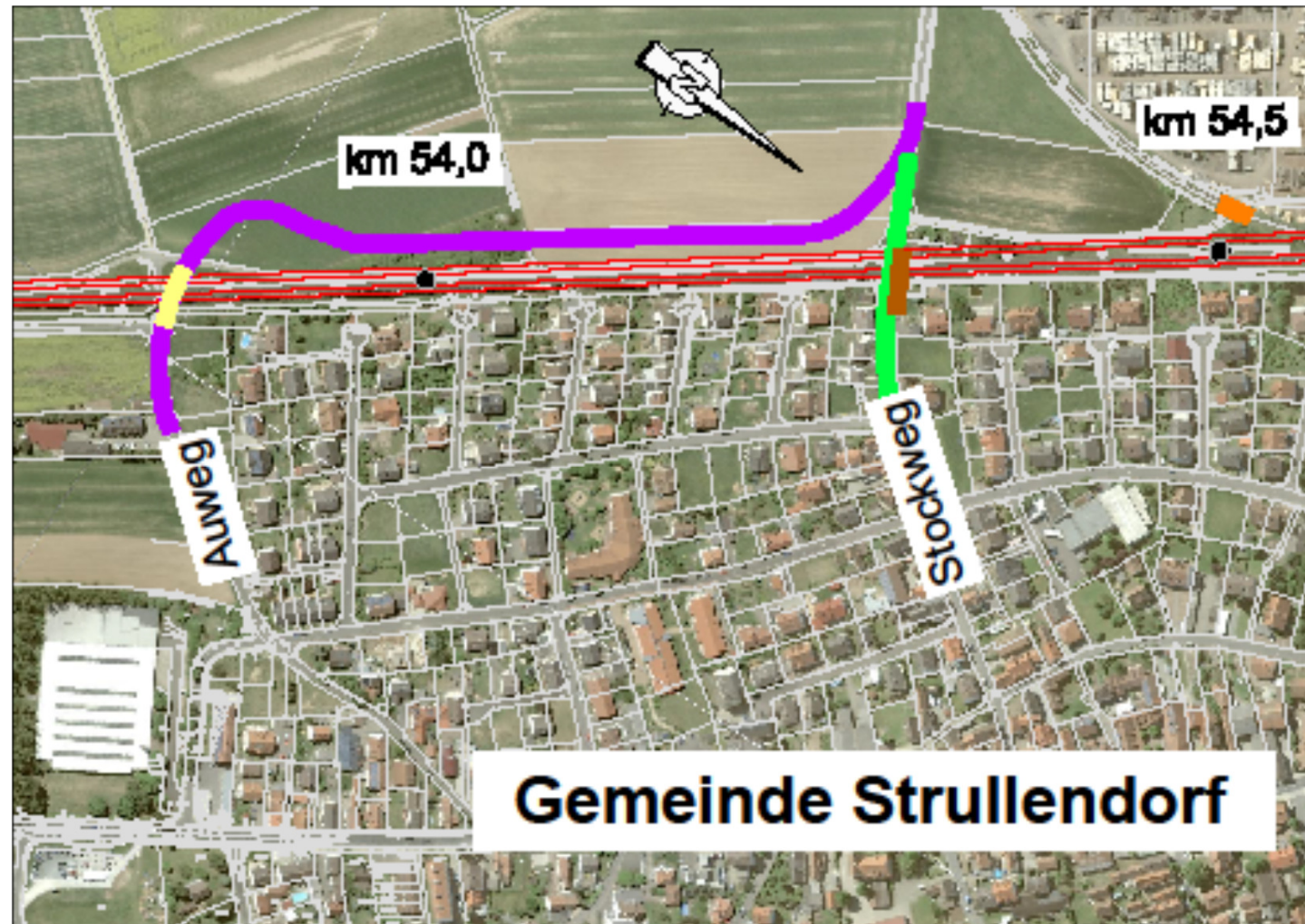
Abstimmungsstand / weiteres Vorgehen:

- ➔ Gemeinde Altendorf erweitert ihr Verlangen und beauftragte in 07/2015 die DB Netz AG mit Planung einer bedingt Kfz-fähigen Unterführung mit den Abmessungen I.W. = 8,50m und I.H. = 3,20m.
Zur Zeit Erstellung der EP.

BÜ-Beseitigungen PFA 21 Altendorf – Hirschaid – Strullendorf Gemeindebereich Strullendorf

BÜ Ersatzmaßnahmen Stockweg

- Auflassung BÜ Stockweg
- Neubau EÜ Stockweg als Geh- und Radwegunterführung
- Neubau EÜ Auweg
- Neubau Auweg bis Anschluss an das öffentliche Wegenetz
- Neubau Entwässerungsanlagen



BÜ-Beseitigungen PFA 21 Altendorf – Hirschaid – Strullendorf Gemeindebereich Strullendorf - kein Fortschritt im Normenkontrollverfahren

BÜ Beseitigung Stockweg (km 54,291)

- Ersatz durch Fuß- und Radwegunterführung am Stockweg (km 54,293) mit den Abmessungen l.W. = 4,00m und l.H. = 2,50m und einer EÜ am Auweg km 53,839 mit den Abmessungen l.W. = 10,00m und l.H. = 4,50m
 - ➔ Diese Lösung entspricht der bahnotwendigen Lösung → alles kreuzungsbedingte Anteile / minimale Eingriffe
 - ➔ Diese Lösung geht so ins Planfeststellungsverfahren → Gemeinde ist darüber informiert
 - ➔ Keine Zustimmung vom Wasserwirtschaftsamt für diese Lösung, da im Wasserschutzgebiet Hirschaid Bösche
 - ➔ Keine Zustimmung von Gemeinde, da Gemeinde die Kfz-taugliche EÜ nicht durch den Auweg legen möchte, sondern bei km 53,751 (sogenannte Südanbindung)

Weiteres Vorgehen:

- Seit 2006 eigenes Verfahren der Gemeinde mit Beteiligung der Bahn über die Variante Südanbindung
- Dieser Beschluss steht aus - Unterlagen liegen bei der ROF
- Seit 30.12.2013 Normenkontrolle gegen die Grenzen der Schutzgebietsverordnung (Wasserschutzgebiet)
- Kreuzungsvereinbarung zur bahnotwendigen Lösung in Bearbeitung

VDE 8
Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg
Geht nicht – Gibt's nicht !



2015

2017