

## Erste Planungsvariante Endausbau

- Flächenbedarf Ubf ca. 80.000 m<sup>2</sup>
- 4 Umschlaggleise Nutzlänge je 710 m
- 3 Abstellgleise Gesamtlänge 2.235 m
- 1 Zuführungsgleis 300 m
- 2 Portalkräne 30 U/h
- 1 Ladespur
- 1 Fahrspur
- 3 Abstellspuren für Container
- 1 Fahrspur in der Gegenrichtung

Im kombinierten Verkehr (KV) Standort-Entwicklungskonzept für Terminalverkehr werden am Standort Nürnberg 420 Tragwagen/Tag (~ 620 Ladeeinheiten (LE)/Tag prognostiziert. Der Baubeginn ist mit der 1. Baustufe, d.h. ca. 50% des für den Endausbau geplanten Umschlagbahnhofs vorgesehen.

## Aufgabenstellung

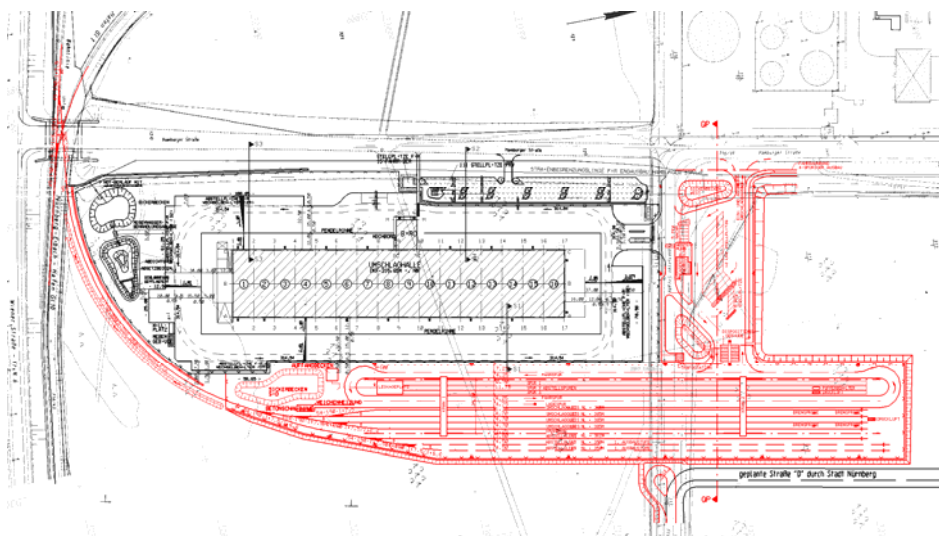
Bereits in den 70 er und 80 er Jahren wurde mit einer Erweiterung des 1969 erbauten Umschlagbahnhof (Ubf) Nürnberg Hbf dem gestiegenen Verkehrsaufkommen Rechnung getragen. Bereits damals wurde erkannt, dass eine nochmalige Erweiterung des Ubf Nürnberger Austraße aufgrund der örtlichen Lage nicht möglich sein wird.

## Zielsetzung

Bei Alternativuntersuchungen für den geplanten Ubf zeigte sich deutlich, dass eine optimale Verkehrsanbindung, sehr gute Umweltverträglich und ausreichende Dimensionierung nur im Nürnberger Hafen zur Verfügung stehen. Die Grundstücksgröße und die im Hafen übliche schrittweise Bebauung erlauben einen, am Verkehrsaufkommen orientierten, abschnittsweisen Ausbau der Anlage.

## Planungsstand

Die rechtskräftige Plangenehmigung wurde am 29.11.2002 von der DB Netz AG an die Hafen Nürnberg – Roth GmbH vollinhaltlich übertragen.



Geplante Inbetriebnahmestufe des Ubf neben dem bereits fertiggestellten BahnTrans Frachtzentrum

**Auftraggeber:**

**Deutsche Bahn AG**

**Planungszeit:**

**1993 - 2002**

**Investitionssumme:**

**27 Mio €**

**davon**

**Inbetriebnahmestufe:**

**17 Mio €**

**Leistungen:**

- Entwurfsplanung
- Genehmigungsplanung
- Koordinierung der Gewerke, Oberleitung, Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation