

Die Ende 2006 fertig gestellte Saubachtalbrücke im Burgenlandkreis dient als Baustraße für die anschließenden Tunnelbauwerke.

Neubaustrecke Erfurt–Leipzig / Halle (Saale) im Gesamtprojekt

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 Aus-/Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt–Leipzig / Halle–Berlin

Die geplante Hochleistungsstrasse der Bahn zur umweltfreundlichen Aufnahme gegenwärtiger und künftiger Ströme des Personen- und Güterverkehrs ist Teil der östlichen Nord-Süd-Achse in Deutschland. Im Süden schließt sich die 170 Kilometer lange Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München an. In den Planungen für ein transeuropäisches Verkehrsnetz wird die Verbindung von Norditalien über Österreich nach München, über die deutschen Aus- und Neubaustrecken nach Berlin und weiter bis nach Skandinavien als Projekt Nr. 1 bezeichnet.

Nach Abschluss der Arbeiten soll die Fahrzeit zwischen München und Berlin etwa 4 Stunden betragen. Das bedeutet eine Halbierung im Vergleich zum Ausgangszustand. In den Ausbau des Korridors München–Berlin werden insgesamt 13 Milliarden Euro investiert. Die Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ waren 1991 nach der Wiedervereinigung Deutschlands von der Bundesregierung beschlossen worden. Verwirklicht wird das Projekt von der DB ProjektBau GmbH, einem Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG.

München–Nürnberg (Inbetriebnahme Mai 2006)
Ausbaustrecke 82 km, München–Ingolstadt
Neubaustrecke 89 km, Ingolstadt–Nürnberg
VDE 8.1 (geplante Inbetriebnahme 2017)
Ausbaustrecke 83 km, Nürnberg–Ebensfeld, einschließlich S-Bahnleise Nürnberg–Forchheim
Neubaustrecke 107 km, Ebensfeld–Erfurt
VDE 8.2 (geplante Inbetriebnahme 2015)
Neubaustrecke 123 km, Erfurt–Leipzig/Halle (Inbetriebnahme von 23 km im Juni 2003)
VDE 8.3 (Inbetriebnahme Mai 2006)
Ausbaustrecke 187 km, Leipzig/Halle–Berlin

Planungsablauf

Die Planungen für die Neubaustrecke (NBS) Erfurt–Leipzig / Halle umfassten einen circa 3.700 km² großen Untersuchungsraum (1,5 mal der Fläche des Saarlandes). Es wurden 5 Haupt- und zahlreiche Untervarianten eines möglichen Trassenverlaufs nach eisenbahnbetrieblichen, ökologischen, ingenieurtechnischen, und wirtschaftlichen Gesichtspunkten untersucht und bewertet. Während der vertiefenden Planungsphasen wurden zahlreiche weitere großräumige und regionale (speziell im Raum Halle/Saale) Trassierungsmöglichkeiten untersucht, bewertet und im Abwägungsprozess berücksichtigt.

In einem Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung, das von 1992 bis 1993 durchgeführt wurde, stimmten die Bundesländer Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen einer Trassenvariante zu und bestätigten mit verschiedenen Maßgaben deren Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung und den Landesplanungen. Im Juni 1994 bestimmte der Bundesminister für Verkehr die Linienführung der Neubaustrecke mit den dazugehörigen Bahnstromtrassen und legte damit die geplante Streckenführung fest. Zur Erlangung des Baurechts ist die Gesamtstrecke in 14 Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt worden, für die zwischen 1994 und 1996 durch das Eisenbahn-Bundesamt die Planfeststellungsbeschlüsse erlassen wurden.

Die Planungen erfolgten von Anfang an unter breiter Einbeziehung der Öffentlichkeit. In über 100 Städten und Gemeinden fanden über 1.000 Abstimmungsgespräche mit Fach- und Kommunalbehörden, Verbänden und Abgeordneten statt. In Veranstaltungen, Ausstellungen sowie in den Medien wird die Öffentlichkeit mit dem aktuellsten Stand der Planungen und des Baufortschritts vertraut gemacht.

Zahlen und Fakten	
Streckenlänge	123 km
Streckengeschwindigkeit	300 km/h
Oberbauart	Feste Fahrbahn
Tunnelbauwerke	3 Stück (insgesamt 15,4 km)
Talbrücken	6 Stück (insgesamt 14,4 km)
In Betrieb	23 km Gröbers–Leipzig

Die Tunnel	
Finnetunnel	6.970 m
Bibratunnel	6.466 m
Osterbergtunnel	2.082 m

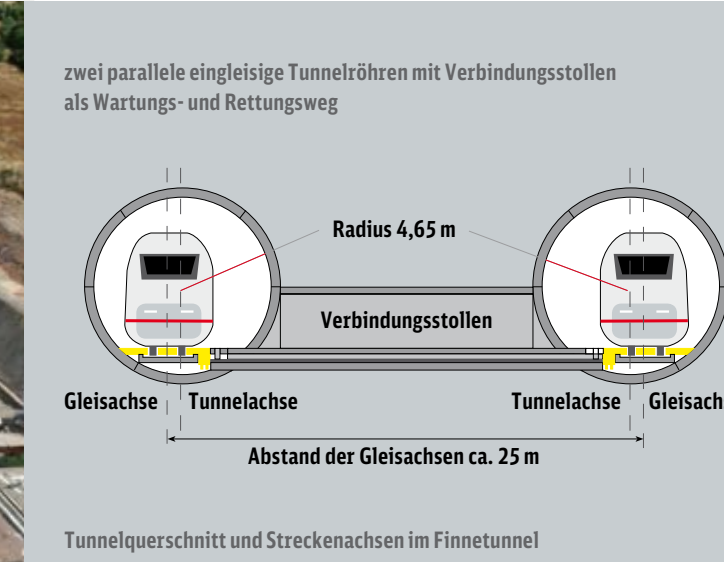
Die Talbrücken	
Scherkonde-Talbrücke (Grafik Rückseite)	572 m
Gänsebach-Talbrücke	1.056 m
Saubach-Talbrücke	248 m
Unstrut-Talbrücke (Grafik Titel)	2.668 m
Stöbnitz-Talbrücke	297 m
Saale-Elster-Talbrücke	6.465 m
Saale-Elster-Talbrücke (Abzweig Halle/Saale)	2.112 m



Feste Fahrbahn bei Radefeld



Westportal des Finnetunnels im Mai 2008



Prinzipielle Bauweise für alle drei Tunnel der Neubaustrecke



Der neue Bahnhof Flughafen Leipzig-Halle



Saale-Elster Talbrücke

Fahrzeiten und Linien

Die Fahrzeiten für die ICE-Verbindungen werden sich in der Relation Erfurt–Leipzig auf künftig 39 Minuten verkürzen. Für die Verbindung Erfurt–Halle / Saale ergeben sich 31 Minuten. In Erfurt sollen künftig zwei Eisenbahnmagistralen in die Neubaustrecke Erfurt–Leipzig / Halle einmünden: Aus Richtung Süden führt die Linie von München nach Erfurt. Aus Richtung Westen erreicht die Linie aus Frankfurt am Main die Thüringische Landeshauptstadt. Von Erfurt geht es dann über die Neubaustrecke nach Leipzig und weiter nach Dresden, bzw. nach Halle (Saale) und weiter nach Berlin. Im Großraum Halle/Leipzig nutzen die Züge aus Richtung Ruhrgebiet/Hamburg–Magdeburg nach Dresden einen Teil der Neubaustrecke (NBS) über Halle nach Leipzig.

Die bereits fertig gestellte NBS zwischen Gröbers und Leipzig überquert das Schkeuditzer Autobahnkreuz (Bundesautobahnen A9 Nürnberg–Berlin / A14 Magdeburg–Dresden) und verläuft bis zur Einbindung in Leipzig parallel zur BAB A14.

Trassenparameter und-verlauf

Die Neubaustrecke Erfurt–Leipzig / Halle ist als regelspurige, zweigleisige, elektrifizierte Eisenbahnstrecke für den hochwertigen Reise- und Güterverkehr konzipiert. Sie hat eine Gesamtlänge von 123 Kilometer. Die Trassierung ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 Kilometer pro Stunde ausgelegt. Der Oberbau wird als so genannte „Feste Fahrbahn“ ausgeführt. Die Strecke verläuft von Erfurt Hauptbahnhof (km 0) aus in Richtung Nordosten durch das Thüringer Becken.

Zwischen Kilometer 38 und Kilometer 60 wird der Finne-Höhenzug mit drei Tunnelbauwerken von insgesamt 15,4 Kilometer Länge durchfahren. Zwischen Kilometer 80 und Kilometer 90 überquert die Strecke südlich von Halle die Saale-Elster-Aue mit einer 6,4 Kilometer langen, flachen Talbrücke und führt in Richtung Osten (Leipzig.) Im Verlauf



2002 vor Beginn des Streckenbaus renaturiertes 2,5 Hektar großes Gebiet südlich von Halle (Landkreis Merseburg-Querfurt). Die neuen Biotope werden im Auftrag der Bahn AG nachhaltig gepflegt.

Realisierung

Seit 2003 ist der erste 23 Kilometer lange Streckenabschnitt zwischen der Saalkreisgemeinde Gröbers und Leipzig in Betrieb. In beiden Orten ist die NBS kreuzungsfrei über Bauwerke mit dem bestehenden Streckennetz der Bahn verknüpft. Die NBS verläuft auf 13 Kilometern gebündelt mit der sechsstreifigen Autobahn BAB A14. Der neu gebaute Bahnhof Flughafen Leipzig-Halle ist im Untergeschoss in das Zentralterminal des Airports integriert. Über Rolltreppen und Aufzüge führen kurze Wege direkt zum Check-in-Bereich. Die 410 Meter langen Außenbahnsteige sind mit segelartigen, an Stahlbögen befestigten Kunststoffmembranen überdacht. Das Leipziger Messegelände wurde mit dem erweiterten Haltepunkt Messe Leipzig an das Hochleistungsnetz der Bahn angeschlossen. Ab 2006 begannen die Bauarbeiten an den großen Ingenieurbauwerken (Talbrücken und Tunnel) zwischen Erfurt und Gröbers. Der erste Strecken- und Gleisbau folgt 2009. Die Ausrüstung mit Signal- und Telekommunikationsanlagen sowie der Bahnstromversorgung ist für 2012 geplant.

Bahnbau und Umwelt

Die technischen Bauten einer Neubaustrecke sind Eingriffe in die Natur. Dieser wird jedoch nach einem detaillierten Konzept gemindert, ausgeglichen oder ersetzt. Die Planungen der Bahn umfassen auch die Analyse der betroffenen Umwelt sowie die daraus folgernden umfangreichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, um die neue Bahnlinie möglichst harmonisch in die Umwelt der NBS einzufügen. Diese Maßnahmen umfassen über 2.000 Hektar Fläche. Der projektbegleitende Landschaftsbau erfolgt bereits vor dem Trassenbau, um den betroffenen Biotopen

rechtzeitig Ausweichmöglichkeiten zu bieten. Zum Beispiel wurde bei Gröbers durch Aufforstungen mit Traubeneiche ein Waldgebiet mit Feuchtbiotop geschaffen. Die Uferböschungen des renaturierten Kabelskebachs mit Aufweitungsbänken und Flachwasserbereichen sind mit standortgerechten Gräsern, Stauden und Gehölzen gestaltet. Die Eisenbahnbrücke über den Bach dient mit ihren 30 Metern Länge gleichzeitig als Biotopverbund. Die Neubaustrecke ist entsprechend den gesetzlichen Regelungen mit Schallschutz ausgestattet.

Geschichte

Geschichte und Entwicklung des Planungsgebietes der Eisenbahn-Neubaustrecke Erfurt–Leipzig / Halle sind seit alters her eng mit bedeutenden Handels- und Verkehrswegen verbunden. Die „Via Imperii“ führte von den italienischen und süddeutschen Märkten in Süd-Nord-Richtung bis zu den Handelsplätzen der Hanse an Ost- und Nordsee. Die „Via Regia“ ermöglichte den Warenaustausch von West nach Ost. Beide Wege kreuzten sich im Großraum der Städte Erfurt (742), Leipzig (1165) und Halle / Saale (806), die ihnen Entstehen und Entwicklung verdanken.

Als im vergangenen Jahrhundert auf der Basis der alten Handelswege das deutsche Eisenbahnnetz entstand, war es wiederum der Ausbau der Infrastruktur, der den angeschlossenen Städten und Regionen in Thüringen, Preußen und Sachsen zu wirtschaftlichem Aufschwung verhalf. Bereits 1846 am Beispiel ging nach nur zweijährigem Bau die Strecke Erfurt–Halle in Betrieb. Heute erweist sich im Zeichen der europäischen Integration die Belebung der Infrastruktur mehr denn je als Motor für die Weichenstellung in Richtung Zukunft.



Nürnberg–Berlin
Abschnitt Neubaustrecke
Erfurt–Leipzig / Halle
Streckenkarte

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.2
Dieses Projekt wird kofinanziert von der Europäischen Union – Transeuropäische Netze für Verkehrsinfrastrukturen



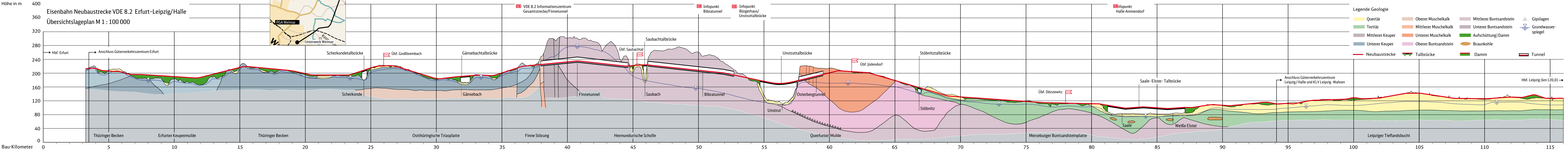
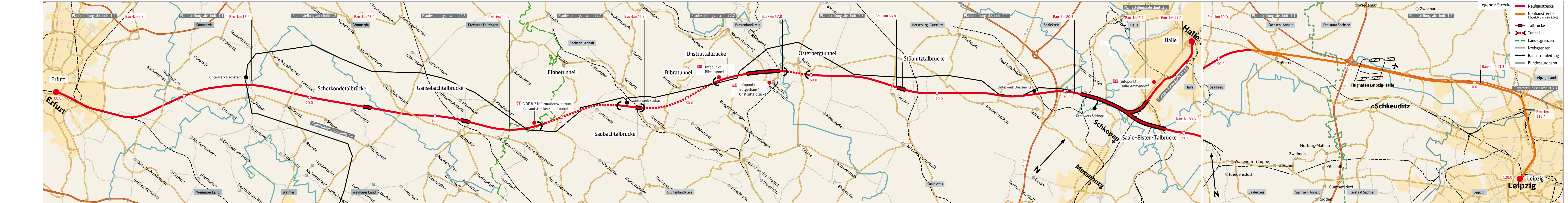
Impressum

Herausgeber
Deutsche Bahn AG
Kommunikation

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Südost
Großprojekt VDE 8
Projektabschnitt
NBS Erfurt–Leipzig/Halle
Großer Brockhaus 5
04103 Leipzig

Tel.: 0341 2342-200
Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand März 2009

www.dbnetze.de



Bundesland	Freistaat Thüringen																S.-A.	Freistaat Thüringen	Sachsen-Anhalt																								Freistaat Sachsen																			
Landkreis	Landeshauptstadt Erfurt			Sömmerda			Weimarer Land					Sömmerda					Burgenlandkreis	Sömmerda	Burgenlandkreis										Saalekreis										M.Q.	Saalekreis	Halle			Saalekreis	Saalekreis				Delitzsch	Leipzig-Land	Delitzsch	Leipzig-Land			Leipzig							
Gemeinde	Erfurt	Linderbach Azmannsdorf	Vieselbach	Kleinmölsen	Großmölsen	Ollendorf	Markvippach	Ballstedt	Berlstedt	Neumark	Berlstedt	Neumark	Schwerstedt	Krauthelm	Großbrembach	Guthmannshausen	Mannstedt	Buttstedt	Hardisleben	Elleben Teutleben	Herrenrosserstedt	Elleben Teutleben	Herrenrosserstedt	Steinburg	Bad Bibra	Saubach	Bad Bibra	Thalwinkel	Altenroda	Karsdorf	Altenroda	Karsdorf		Steigra	Öchlitze	Langeneichstädt	Wünsch		Klobikau	Milzau	Bad Lauchstädt	Milzau	Knapendorf	Hohenweiden	Knapendorf	Hohenweiden	Halle	Döllnitz	Halle	Döllnitz	Dieskau		Gröbers		Großkugel	Wiedemar	Schkeuditz	Radefeld	Lindenthal	Podelwitz	Wiederitzsch	Leipzig