



Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle **Südeinbindung Halle**

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.2

Dieses Projekt wird kof finanziert von der Europäischen Union – Transeuropäische Netze für Verkehrsinfrastrukturen (TEN), Europäischer Fonds zur regionalen Entwicklung (EFRE)



Ausbau-/Neubaustrecke Nürnberg – Leipzig/Halle – Berlin



NBS-Einbindung Saale-Elster-Talbrücke, siehe in Grafik Spurplan Foto 1



Eisenbahnbrücke Regensburger Straße, siehe in Grafik Spurplan Foto 2



Die Südeinbindung Halle im Gesamtprojekt

Mit dem Bauvorhaben wird eine entscheidende Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur im Land Sachsen-Anhalt erreicht. Es entsteht eine leistungsfähige Anbindung von Halle (Saale) an das südliche Eisenbahnnetz. Der Umbau des Abschnitts ist gleichzeitig Bestandteil des Aus- und Neubaus der Schienenverbindung von Nürnberg über Erfurt und Leipzig/Halle nach Berlin (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8). Das Baurecht besteht nach öffentlich-rechtlichem Verfahren unter Einbeziehung aller Betroffenen durch einen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes.

Ab 2005 wurde ein 5,6 Kilometer langer Abschnitt von der ersten Flutbrücke der Weißen Elster bis zur Straßenbrücke Dieselstraße umgebaut und 2008 mit elektronischer Stellwerkstechnik (ESTW) in Betrieb genommen. Er umfasst die zwei- bis fünfgleisige Bahnanlage, die Straßen- und Eisenbahnbrücken sowie die Verkehrsstation Halle-Ammendorf. Damit waren die Voraussetzungen für die Einbindung der Neubaustrecke in den Stadtbereich von Halle geschaffen. Gleichzeitig entstand der neue behindertengerechte Haltepunkt Halle-Ammendorf. Die Ausstattung entspricht modernem Standard mit Wetterschutzhaus, Wegeleitsystem sowie mit Fahrkartenautomaten und -entwertern, Fahrplanvitritten, Beleuchtung, Beschallung, Kameraüberwachung sowie Notruf- und Informationssäulen.

Ab 2009 wird die Verbindung zwischen der Saale-Elster-Talbrücke der Neubaustrecke und den Bahnanlagen in Halle (Saale) mit folgenden Bauwerken hergestellt.

Überwerfungsbauwerk Ammendorf-Süd

Aus Richtung Südwesten werden die Neubaustreckengleise mittig zwischen die Gleise der Stammstrecke Halle-Weißenfels eingeführt. Dazu entsteht ein Überwerfungsbauwerk für die Überführung der NBS-Gleise. Das Bauwerk wird als Halbrahmen ausgebildet. Die Gründung wird als Tiefgründung mittels Ortbetongroßbohrpfählen ausgeführt.



Stützbauwerke, siehe in Grafik Spurplan Foto 3

Zahlen und Fakten

Länge zwischen den Portalen	145,60 m
Lichte Weite zwischen den Rahmenwänden (STS)	8,00 m
Kleinste Lichte Höhe	5,75 m
Bauwerkslänge	160 m
Breite zwischen den Handläufen (NBS)	11,24 m
Bauhöhe Rahmenriegel	≥ 0,90 m
Konstruktionshöhe	1,82 m

Eisenbahnüberführung Regensburger Straße

Die Bahn überquert hier mit vier Gleisen in zwei Ebenen die Regensburger Straße. In der ersten Ebene werden außen liegend die Gleise der Strecke Halle (Saale)–Weißenfels überführt. In der zweiten Ebene, etwa fünf Meter höher schließt sich die Eisenbahnüberführung Regensburger Straße als zweigleisiges Bauwerk mit einer lichten Weite von 28 Meter zwischen den beiden bereits realisierten Eisenbahnüberfüh-

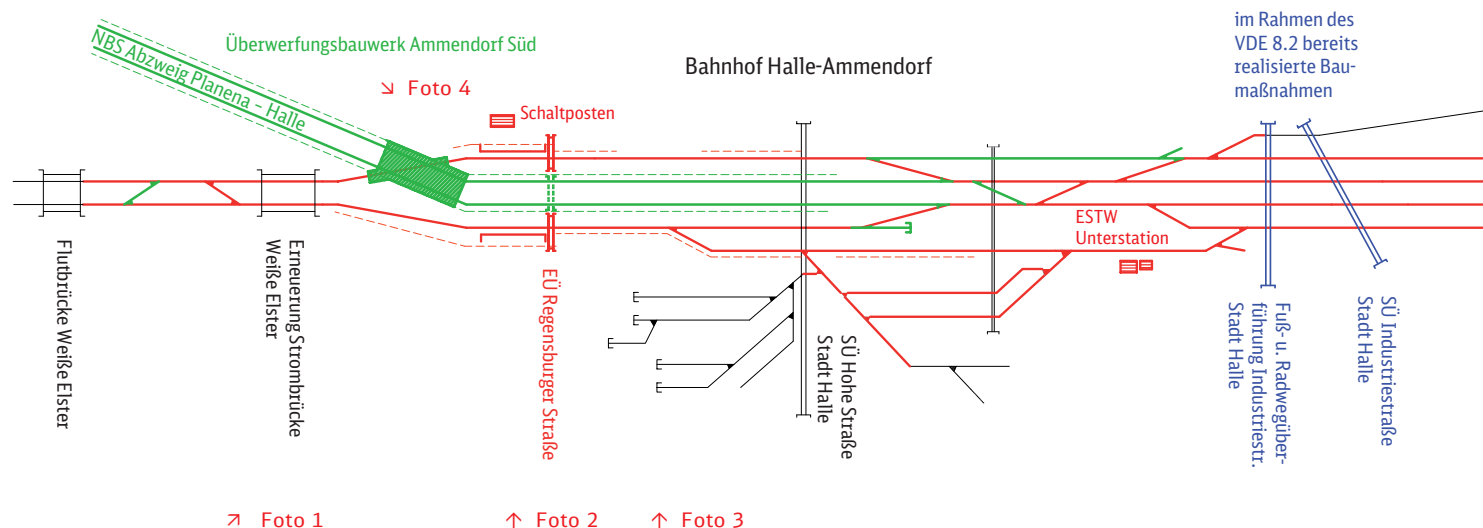
rungen der Stammstrecke an das Überwerfungsbauwerk an. Der Überbau wird als Rahmenbauwerk ausgeführt. Das Bauwerk ist im anstehenden Baugrund mittels Ortbeton-großbohrpfählen tief gegründet.

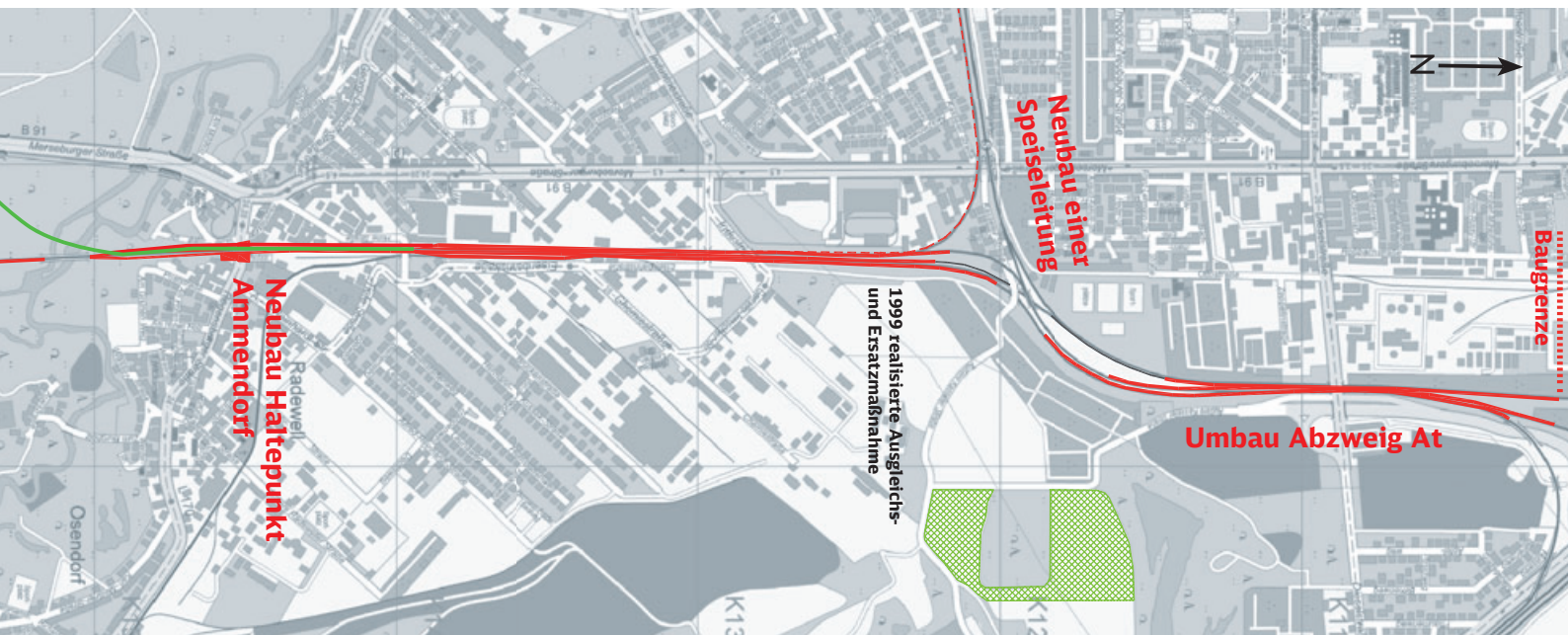
Die Regensburger Straße erhält unter der Brücke auf beiden Seiten einen Fußweg von 2,50 Meter Breite. Die Durch-fahrtshöhe vergrößert sich von 4,38 Meter auf 4,50 Meter.

Zahlen und Fakten

Stützweite	29,50 m
Gesamtlänge zwischen Endauflagern	29,50 m
Lichte Weite zwischen Widerlagern	28,00 m
Breite zwischen den Geländern	11,24 m
Überbaubreite (einschl. Kappen)	11,80 m
Kleinste lichte Höhe (mittlerer Überbau)	9,70 m
Bauhöhe	2,20 m
Konstruktionshöhe	1,34 m

Grafik SpurplanSüdeinbindung Halle





Lage der Südeinbindung Halle im Stadtgebiet

Stützbauwerke

Das Bauwerk zwischen SÜ Hohe Straße und EÜ Regensburger Straße ist als zweigleisiges Trogbauwerk mit auf Kragarmen aufgesetzten Randkappen ausgeführt. Die Abmessungen sind auf den NBS-Brückenquerschnitt der EÜ Regensburger Straße abgestimmt. Die Ausbildung erfolgt als eine mittels Bohrpfählen eingespannte Stützwand mit aufgesetzter Randkappe. Das Stützbauwerk erstreckt sich über eine Länge von zirka 368 Meter.

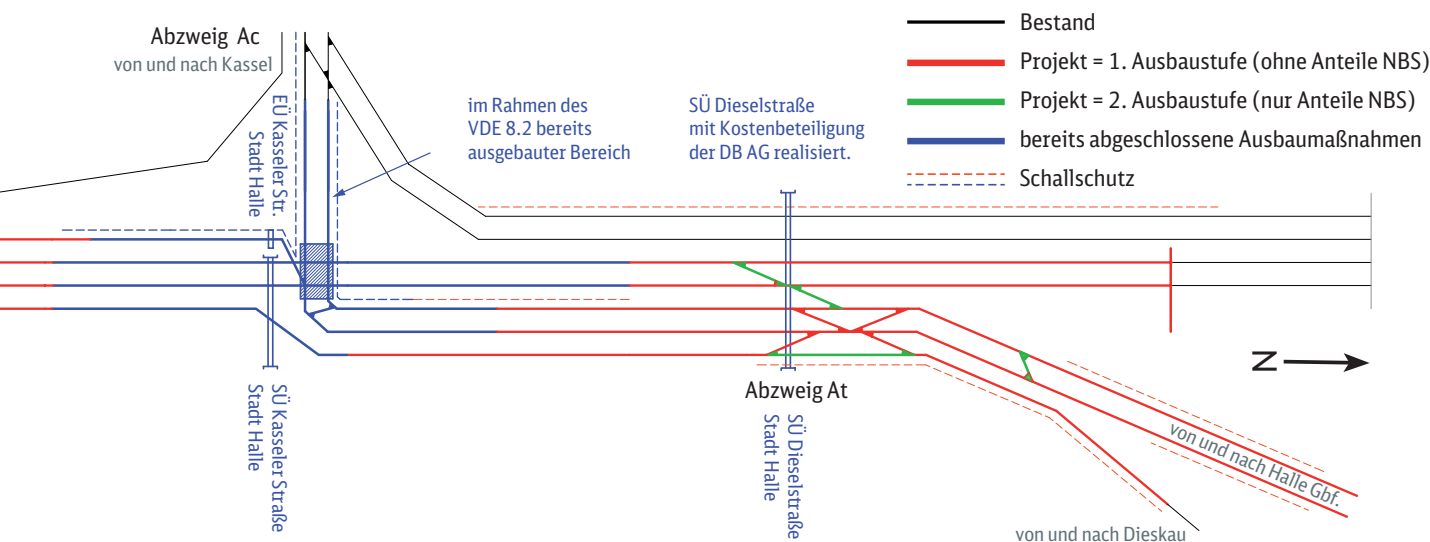
Das Stützbauwerk zwischen EÜ Regensburger Straße und dem Überwerfungsbauwerk Ammendorf-Süd ist als zweigleisiges Trogbauwerk mit auf Kragarmen aufgesetzten Randkappen ausgebildet. Das Stützbauwerk erstreckt sich über eine Länge von etwa 184 Metern. Beide Stützbauwerke sind in Regelblocklängen von 10 Metern aufgeteilt.

Bahnbau und Umwelt

Die technischen Bauten stellen einen Eingriff in die Natur dar. Dieser Eingriff wurde bereits 1999 nach einem mit den

Fachbehörden abgestimmten Konzept nachhaltig ausgeglichen. Nach der Analyse der betroffenen Umwelt wurde im Bereich Krienitzweg / Äußere Kasseler Straße auf 17 Hektar Fläche das Gebiet der alten Braunkohlegrube „von der Haydt“ aufgewertet. Heute bieten hier neue Feucht- und Trockenbiotope typischen Tier- und Pflanzenarten Lebensraum. Das Areal ist mit 400 Bäumen aus zwölf einheimischen Arten wie Eberesche, Winterlinde und Eiche bepflanzt. Dazu kommen 250.000 Sträucher wie Schneeball, Haselnuss und Wildrose. Sie bieten Vögeln und Kleinsäugetieren Nahrung. Weitere Flächen sind als ruderaler Glatthaferwiesen angelegt und bilden den idealen Lebensraum für Schmetterlinge und Käfer. Das Areal am Stadtrand ist für Erholungssuchende auf einem befestigten Rundweg begehbar. Die Investition betrug rund eine Million Euro.

Für die Anwohner werden entsprechend der 16. Bundesimmissionschutzverordnung Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 6.300 Metern errichtet. Sie sind teilweise, wie im Bereich der Regensburger Straße, transparent gestaltet.





Gleisbauarbeiten an der Südanbindung Halle

Zahlen und Fakten

Neubau	
Gleis	20.000 m
Entwurfsgeschwindigkeit	160 km/h
Weichen	39
Versickerbecken (nördlich der Dieselstraße) zur Aufnahme des anfallenden Regenwassers	2
Oberleitungsanlage, Fahrleitungsmasten	350 Stk.
Außenbahnsteige in Halle-Ammendorf je 140 m lang	2
Eisenbahnüberführung (Regensburger Straße)	1
Elektronisches Stellwerk (ESTW-A) Halle-Ammendorf als Ersatz für 4 alte Stellwerke	1
Lärmschutzwände	6.300 m
Baumaterial Schotter	70.000 t
Schutzschichtmaterial	75.000 t
Geplante Fertigstellung (Rohbau)	2012
<hr/>	
Inbetriebnahme der Strecke	2015



Informationspunkt Halle Ammendorf

DB Informationspunkt zur Neubaustrecke VDE 8.2
 Finnetunnel, Portal West2
 06648 Herrngosserstedt
 Zufahrt über die Baustraße

Öffnungszeiten:
 Mittwoch bis Sonntag
 von 12 - 19 Uhr
 Telefon: 036373 188223

DB Informationspunkt Halle Ammendorf
 nach Voranmeldung
 Telefon: 0345 1226609
www.vde8.de



Was und wie wird gebaut?

Vor dem Umbau betrug die Streckengeschwindigkeit wegen des Alters der Anlagen bis zu 120 Kilometer/Stunde. Ziel ist die durchgängige Erhöhung auf 160 Kilometer/Stunde.

Gleichzeitig werden die baulichen Voraussetzungen für die Einbindung der zwei Gleise der Neubaustrecke Erfurt-Leipzig/Halle (VDE 8.2) in das Stadtgebiet geschaffen. Dafür muss der gesamte Spurplan umgestaltet werden.

Die neuen Gleise liegen auf einem neuen, schichtweise aufgebauten Bahnkörper mit langer Lebensdauer. Entsprechend den neuen Gleisen werden auch die Oberleitungsanlagen für den elektrischen Zugverkehr neu geordnet. Der Abschnitt wird nicht zuletzt mit moderner elektronischer Stellwerkstechnik ausgerüstet. Die Arbeiten finden unter laufendem Eisenbahnbetrieb statt. Deshalb müssen teilweise auch die verkehrsarmen Zeiten in der Nacht zum Bauen genutzt werden. Dabei sind zeitweilige Lärmbelästigungen unvermeidlich.

Bereits in den Jahren 1998/2000 wurden einige Bauwerke der südlichen Bahnanbindung von Halle (Saale) errichtet; beispielsweise das Kreuzungsbauwerk der Bahn für den Abzweig der Strecke nach Kassel, die Straßen- und Fußgängerbrücken über die Bahnanlagen im Zuge der Industriestraße, der Kasseler Straße und der Dieselstraße.

Geschichte

Mit diesem Projekt werden die umfangreichen Investitionen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Bahnverkehrs für die Bürger und Gäste der Saalestadt sowie für die Wirtschaft fortgesetzt. Der bis in die Anfänge der deutschen Eisenbahn reichenden Chronik wird ein bedeutendes Kapitel hinzugefügt.

- 1840 Strecke Magdeburg – Halle (Saale) – Leipzig
- 1847 Strecke Halle (Saale) – Eisenach
- 1859 Strecke Halle (Saale) – Wittenberg
- 1867 Strecke Halle (Saale) – Kassel
- 1872 Strecke Halle (Saale) – Halberstadt
- 1890 Fertigstellung Halle (Saale) Hauptbahnhof
- 1995 Modernisierung Strecke Halle (Saale) – Bitterfeld
- 1998 erste Baumaßnahmen für Bauvorhaben Südeinbindung Halle, neue Straßenbrücken
- 2004 Inbetriebnahme der neuen Eisenbahnbrücke über die Weiße Elster
- 2004 Abschluss Bauarbeiten für S-Bahn Halle – Leipzig
- 2005 Baumaßnahmen Bahnhof Halle (Saale) Hauptbahnhof Sanierung Hallendach und Empfangsgebäude Umgestaltung Vorplatz und Straßenbahnanbindung Erneuerung der Bahnbrücken Delitzscher Straße
- 2005 Baubeginn für Südeinbindung Halle
- 2008 Inbetriebnahme 1. Ausbaustufe

Damit **Halle** Anschluss an die **schnellste Bahn-Piste** erhält, arbeiten wir nach allen Regeln der Kunst.



Südeinbindung, Bereich Bahnhof
Halle-Ammendorf, siehe in Grafik Foto 4
Titel: Luftbild Halle Hauptbahnhof



Impressum

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

Tel.: 0341 2342 4111

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Foto
Frank Kniestedt
Stand: Mai 2010
www.vde8.de