



# Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle **Streckenbau Querfurter Platte**

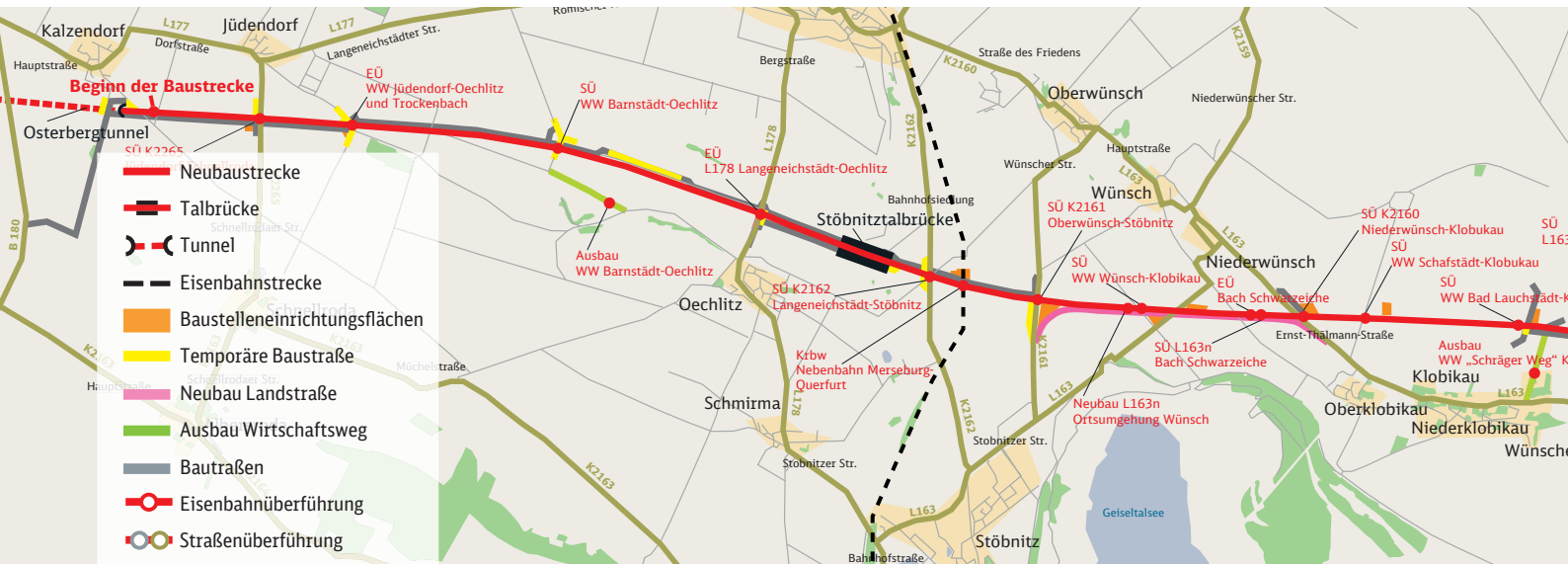
---

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.2

Dieses Projekt wird kofinanziert von der  
Europäischen Union –  
Transeuropäische Netze für  
Verkehrsinfrastrukturen (TEN)  
Europäischer Fond für regionale  
Entwicklung (EFRE)

---

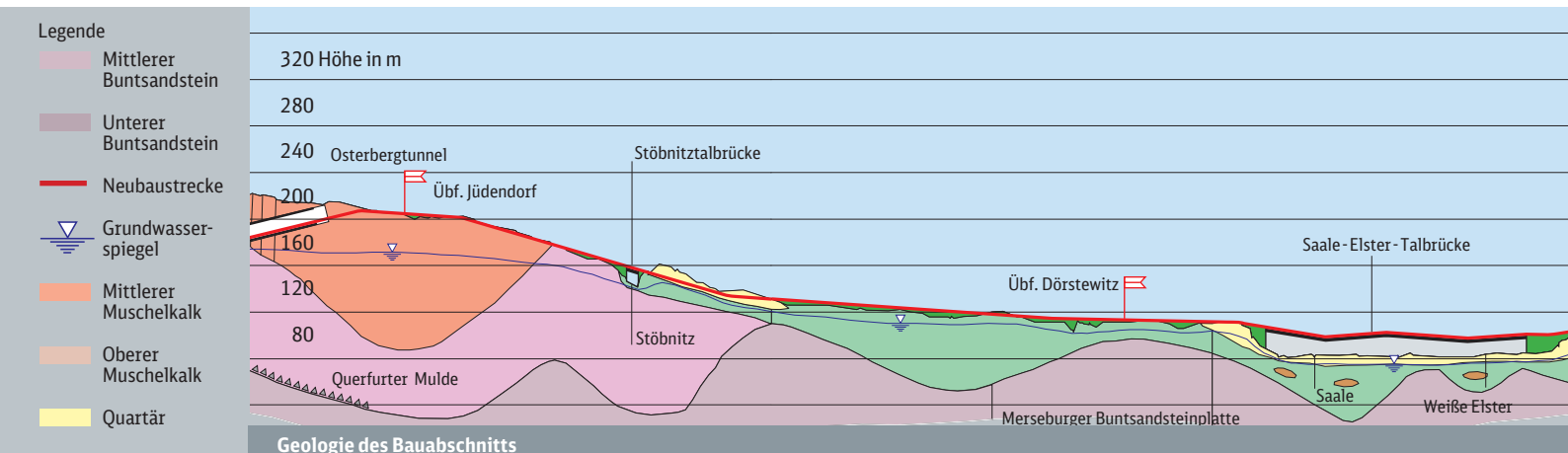




### Projekt

Der Streckenabschnitt auf der Querfurter (Buntsandstein-) Platte, einer Landschaft im südlichen Sachsen-Anhalt ist Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8 Ausbau-/Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt–Leipzig/Halle–Berlin für den schnellen Personen- und Güterverkehr. Ziel ist eine Verkürzung der Fahrzeit zwischen München und Berlin auf etwa vier Stunden.

Die Bauarbeiten begannen Ende 2009 mit der Herstellung einer 20 Kilometer langen durchgängigen sechs Meter breiten Baustraße von Dörstewitz bis Steigra, um die Belastung öffentlicher Straßen durch den Bahnbau erheblich zu verringern. Nach sechs Monaten rollen darauf die LKW für den Bau von Erdbauwerken, Verkehrsanlagen, Entwässerungs- und Kabelgefäßsystemen. Gleichzeitig wurden in einem umfassenden Programm planmäßig archäologische Sicherungsgrabungen durchgeführt und Funde geborgen. Ab Juni 2010 läuft der eigentliche Trassenbau. Entlang der Bahntrasse bleibt die Baustraße nach dem Rückbau auf 3,50 Meter als bahnparalleler Weg erhalten. Als Besonderheit wird im Bereich Bad Lauchstädt die Trasse auf 3,5 Kilometer Länge zur Schallabschirmung in das Gelände abgesenkt. Mit einer Neigung von 2:1 wird hier die Böschung sehr steil ausgeführt. Sie wird durch so genannte Raumgitterwände gesichert. Die Wände werden teilweise nach oben erhöht, so dass die Züge einschließlich Oberleitung im Gelände bis zu 15 Meter eingfasst werden. Raumgitterwände sind Konstruktionen aus Betonelementen mit erdseitiger Hinterfüllung.





### Bahnbau und Umwelt

Eingriffe in die Natur sind beim Trassenbau unvermeidbar. Sie werden durch ein detailliertes Ausgleichskonzept gemindert. Zum Beispiel wurde schon weit vor der Baumaßnahme der Kleinlauchstädter Teich naturnah umgestaltet, entschlammt und zur Naherholung nutzbar gemacht. Das Wasser von der Laucha fließt jetzt über einen natürlich mäandrierenden Zulauf in den Teich.

### Zahlen und Fakten

Länge des Bauabschnittes	20,6 km
Breite (Planum)	14 m
Entwurfsgeschwindigkeit	300 km/h
Eisenbahnüberführungen (EÜ)	4
Straßenüberführungen (SÜ)	14
Talbrücken (Stöbnitztalbrücke)	1 (300 m)
Kreuzungsbauwerke	2
Neubau Öffentlicher Straßen	15 km
Maximale Tiefe Geländeeinschnitt	14 m
Maximale Dammhöhe	6 m
Überholbahnhof (viergleisiger Bereich) (Dörfstewitz und Jügendorf)	2
Erdmassenbewegung insgesamt	3.300.000 m <sup>3</sup>
Landschaftspflegerische Ausgleichsfläche	360 ha

### Prinzip der Straßensperrungen zum Brückenbau:

Totalsperrungen von je ca. neun Monaten mit nächst möglicher Umleitung

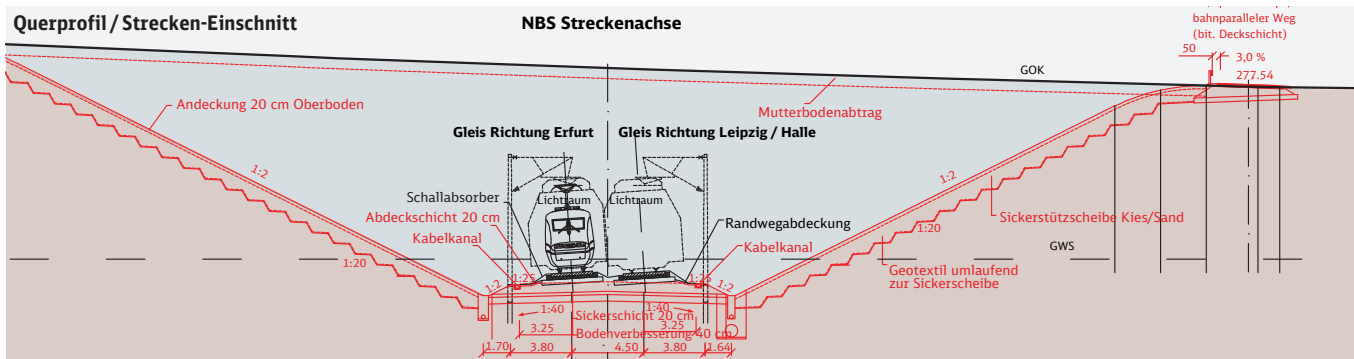
Einzelinvestition	120 Mio €
Inbetriebnahme der Strecke	2015

### Bauverfahren

Das Grundprinzip: Der im den Geländeeinschnitten abgetragene Boden wird als Material für neue Dämme wieder eingebaut. Da das Baumaterial aus Löß, Lößlehm über Geschiebemergel/-lehm besteht, muss es für den folgenden Einbau mit Bindemitteln verbessert werden. Das geschieht unter ständiger Kontrolle der Eigenschaften. Die Trasse (das Erdbauwerk) wird mehrschichtig aufgebaut. Das Prinzip: auf einer hydraulisch gebundenen Tragschicht deckt eine Frostschuttschicht den gesamten Bahnkörper ab. Nach dem Trassenbau folgt der Bau der Festen Fahrbahn. Die Schienen sind hier in einer Betonkonstruktion befestigt. Nur die Überholgleise werden in traditionelle Bauweise mit Schotter ausgeführt.

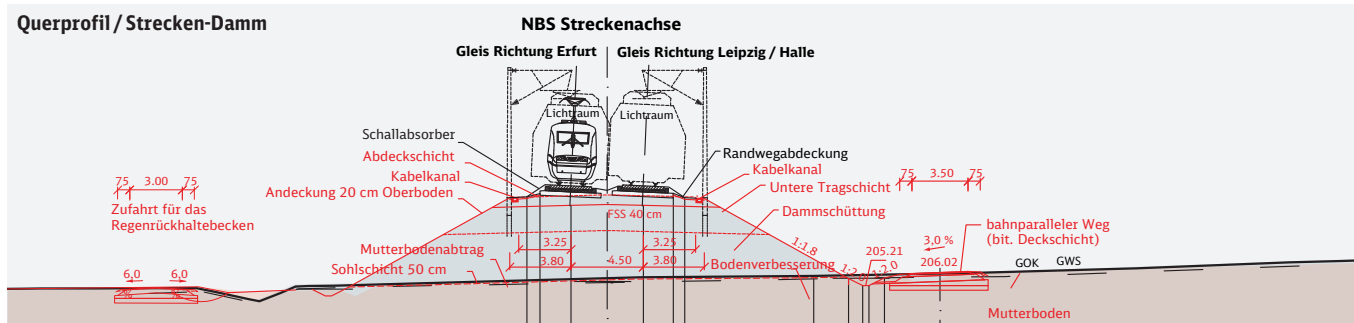
### Querprofil / Strecken-Einschnitt

### NBS Streckenachse



### Querprofil / Strecken-Damm

### NBS Streckenachse





Straßenüberführung, fertiggestellt  
Titel: Straßenüberführung im Bau

---

## 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 Juni 2010  
[www.vde8.de](http://www.vde8.de)