

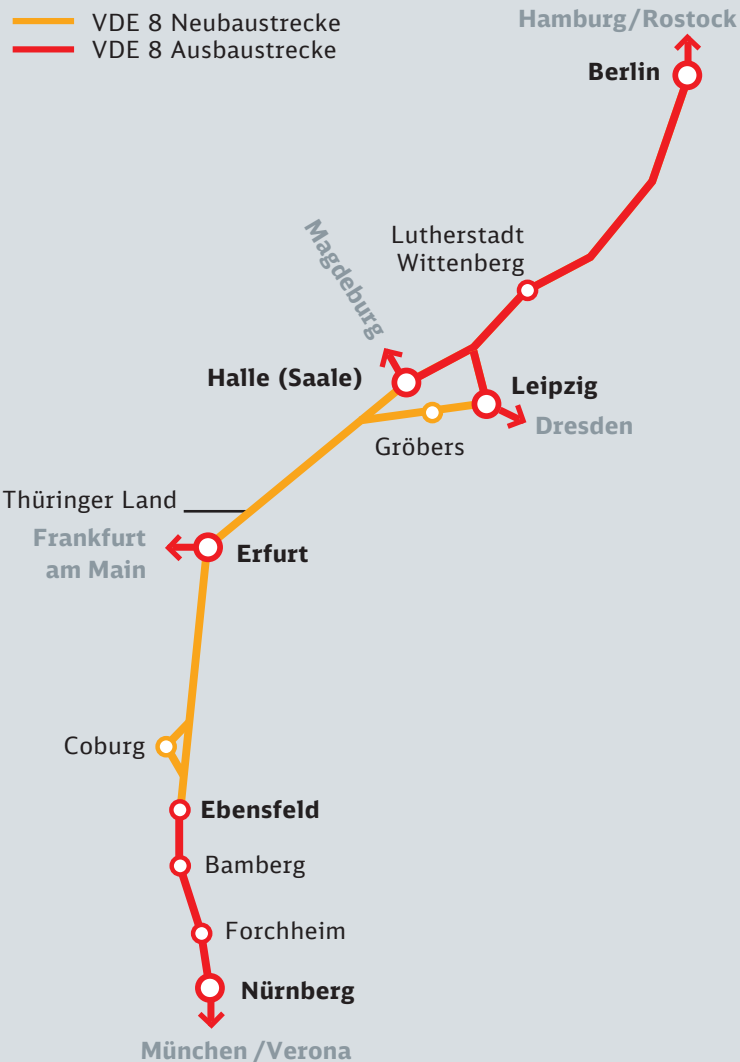
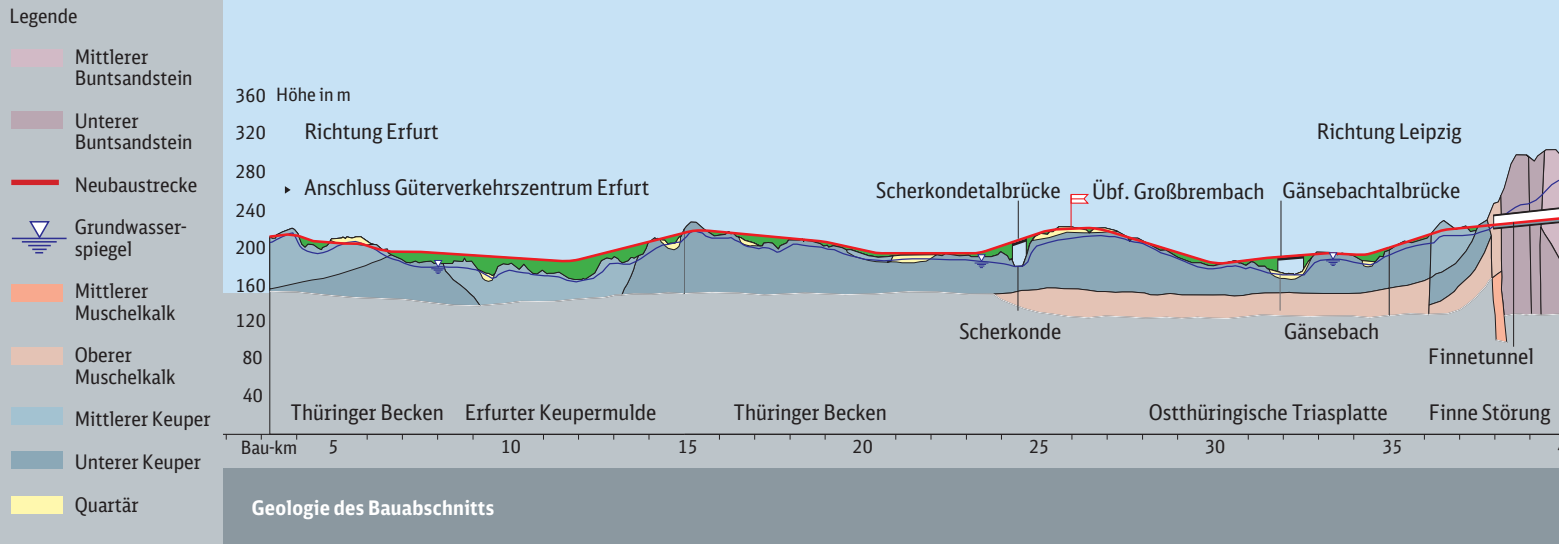


Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle **Streckenbau im Thüringer Becken**

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.2

Dieses Projekt wird kofinanziert von der Europäischen Union – Transeuropäische Netze für Verkehrsinfrastrukturen





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

Zahlen und Fakten

Länge des Bauabschnitts	12,7 km
Entwurfsgeschwindigkeit	300 km/h
Eisenbahnüberführungen (EÜ)	4
Straßenüberführungen (SÜ)	7
Talbrücken (GänsebachTB und ScherkondeTB)	2
Kreuzungsbauwerk (mit der Bahnstrecke 6721)	1
Durchlass	1
Erbau	Dämme und Einschnitte werden errichtet
Erdmassenbewegungen insgesamt	1.235 Mio. m ³
Inbetriebnahme der Strecke	2015

Projekt

Der Streckenabschnitt im Thüringer Becken 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 4 Stunden. Durch den Neubau der Strecke Erfurt–Leipzig/Halle soll sich die Fahrzeit zwischen Erfurt und Halle auf 31 Minuten und von Erfurt nach Leipzig auf 39 Minuten verringern.

Die Bauarbeiten begannen für die Losabschnitte 2 und 3 im Juni 2009. Neue Baustraßen, die größtenteils parallel zur Neubaustrecke verlaufen, sichern die Transportverbindungen. Auf ihnen rollen vor allem LKW mit Ausbruchmaterial für den Bau von Erdbauwerken, Verkehrsanlagen, Entwässerungs- und Kabelgefäßsystemen. Insgesamt werden über 1,2 Millionen Kubikmeter Ausbruchmaterial feste Masse in diese eingebaut. Entlang der Trasse bleiben diese Baustraßen nach dem Rückbau auf einer Breite von 3,50 Metern als bahnparallele Wege erhalten.

Bauverfahren

Das Grundprinzip: Der in den Einschnittsbereichen abgetragene Boden wird als Material für den neuen Bahndamm wieder eingebaut (siehe Grafik).

Da es sich um bindigen, tonigen Boden handelt, muss er für den Einbau verbessert werden. Nach Behandlung mit Bindemitteln erreicht er die geforderte Qualität als Erdbaumaterial. Dazu werden umfangreiche Untersuchungen und Prüfungen am unbehandelten Boden und später am Boden-Bindemittel-Gemisch durchgeführt. Die spezifischen Eigenschaften des Materials werden somit ständig überwacht.

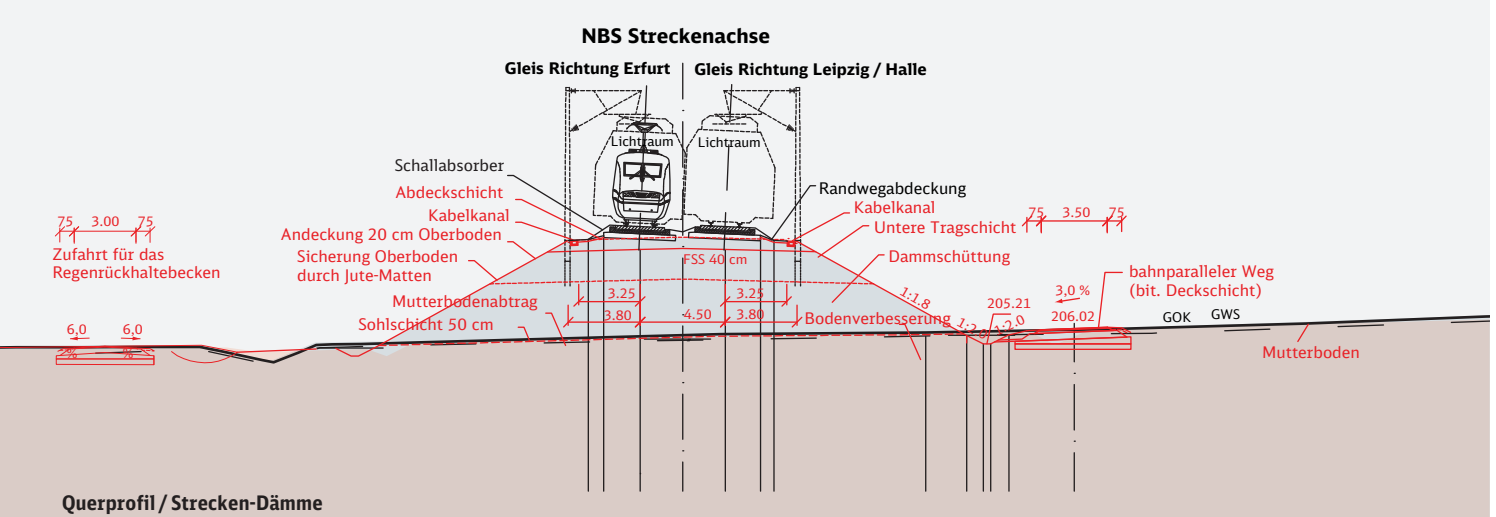
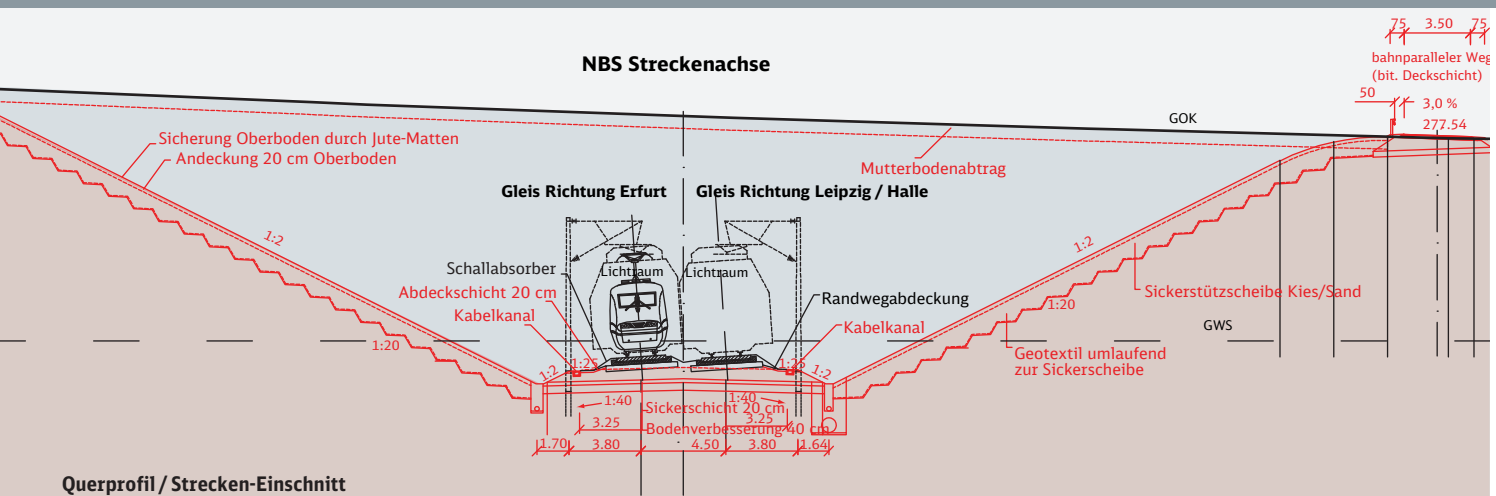
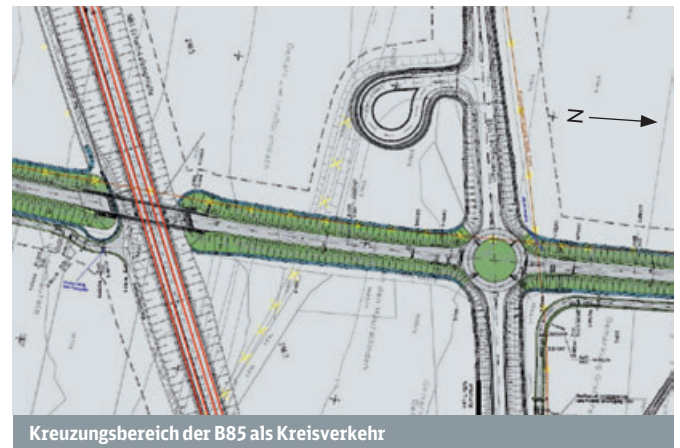
Zur Überquerung der Neubaustrecke (NBS) werden Straßenüber- bzw. Unterführungen errichtet. Einige dieser Ingenieurbauwerke sind bereits fertig gestellt, wie die Straßenüberführung (SÜ)L 1054 zwischen Berlstädt und Neumark die über die Bahnstrecke führt. Weiterhin wird durch die Umverlegung der L1058 der Kreuzungsbereich mit der B85 als Kreisverkehr umgestaltet (siehe Grafik). Die neue Trasse überquert den Bereich zwischen Krauthcim und Großbrembach über die Scherkondetalbrücke. Bei Buttstädt entsteht die Gänsebachtalbrücke (siehe Fotomontage Rückseite).

Bahnbau und Umwelt

Eingriffe in die Natur sind für den Bau der Trasse unumgänglich. Diese werden durch ein detailliertes

Konzept gemindert, sowie durch Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen kompensiert. Ein Beispiel: die Straßenüberführung Ballstedt-Bachstedt und die Straßenüberführung Neumark-Berlstädt. Für Fließgewässer und Wilddurchlässe sind Überführungen der Trasse vorgesehen.

Durch archäologische Untersuchungen vor Beginn der Bauarbeiten wurden auf Verdachtsflächen entlang des Abschnitts umfangreiche archäologische Funde gesichert.





Erster Spatenstich im September 2009



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 Januar 2010
www.vde8.de