



Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt



Itztalbrücke bei Rödental in Bayern, Stahl-Verbund-Tragwerk mit oben liegender Betonfahrbahnplatte (parallel im Hintergrund die BAB A73)

Die Tunnel	
Tunnel Eierberge	3756 m
Tunnel Kulch	1331 m
Tunnel Lichtenholz	931 m
Tunnel Höhenberg	824 m
Tunnel Füllbach	1113 m
Tunnel Rennberg	1072 m
Tunnel Feuerfelsen	1043 m
Tunnel Reitersberg	2975 m
Tunnel Müss	745 m
Tunnel Baumleite	1317 m
Tunnel Blessberg	8314 m
Tunnel Goldberg	1163 m
Tunnel Rehberg	602 m
Tunnel Masserberg	1051 m
Tunnel Fleckberg	1490 m
Tunnel Silberberg	7391 m
Tunnel Brandkopf	1493 m
Tunnel Lohmeberg	688 m
Tunnel Tragberg	500 m
Tunnel Sandberg	1320 m
Tunnel Behringen	463 m
Tunnel Augustaburg	1404 m



Tunneldurchschlag Augustaburgtunnel am 26. August 2004

Die Talbrücken

Mainbrücke Wiesen	219 m
Flutmuldenbrücke Wiesen	88 m
Stadelbachbrücke	90 m
Mühlbachbrücke Untersiemau	175 m
Talbrücke Weißenbrunn	614 m
Fullbachtalbrücke	1012 m
Kiengrundbrücke	108 m
Itztalbrücke	868 m
Fornbachbrücke	150 m
Talbrücke Pöpelholz	306 m
Talbrücke Froschgrundsee	798 m
Grümpentalbrücke	1104 m
Truckenthalbrücke	425 m
Saubachbrücke	55 m
Grubentalbrücke	215 m
Dunkentalbrücke	291 m
Rehtalbrücke	203 m
Massetalbrücke	385 m
Oelzetalbrücke	370 m
Wohltrosetalbrücke	150 m
Schobetalbrücke	87 m
Ilmtalbrücke (Computeranimation Titel)	1681 m
Wümbachtalbrücke	570 m
Röstalbrücke	120 m
Humbachtalbrücke	290 m
Wipfetalbrücke	172 m
Geratalbrücke Ichttershausen	1121 m
Brücke über BAB A4	89 m
Apfelstädtalbrücke	256 m
Geratalbrücke Bischleben	322 m

Unter Berücksichtigung der landesplanerischen Ziele und der ökologischen Folgen entschieden sich 1992/93 die beteiligten Freistaaten Thüringen und Bayern in einem Raumordnungsverfahren für die kürzeste Linienführung von Erfurt nach Ebensfeld mit der Querung des Thüringer Waldes an seiner schmalsten Stelle. In Ebensfeld mündet die NBS in die qualitativ und kapazitiv auszubauende Strecke Bamberg – Nürnberg. 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 10 Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt worden, für die zwischen 1994 und 1997 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 1000 Abstimmungsgespräche mit Fach- und Kommunalbehörden, Verbänden und Abgeordneten statt. Weiterhin wurden Bürgerversammlungen, Informationsfahrten, Ausstellungen usw. durchgeführt, um die Öffentlichkeit mit dem jeweils aktuellen Stand der Planungen vertraut zu machen.

Projekt München – Nürnberg

Ausbaustrecke 82 km, München – Ingolstadt
Neubaustrecke 89 km, Ingolstadt – Nürnberg (fertig Mai 2006)

VDE 8.1

Ausbaustrecke 83 km, Nürnberg – Ebensfeld, einschließlich S-Bahngleise Nürnberg – Forchheim
Neubaustrecke 107 km, Ebensfeld – Erfurt

VDE 8.2

Neubaustrecke 123 km, Erfurt – Leipzig/Halle (23 km fertig Juni 2003)

VDE 8.3

Ausbaustrecke 187 km, Leipzig/Halle – Berlin (200 km/h ab Mai 2006)

Planungsablauf

Für die Planungen der Neubaustrecke (NBS) Ebensfeld – Erfurt wurden verschiedene Haupt- und zahlreiche Untervarianten eines möglichen Trassenverlaufs nach eisenbahnbetrieblichen, ökologischen, ingenieurtechnischen, und wirtschaftlichen Gesichtspunkten untersucht und im Abwägungsprozess bewertet.

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 Aus-/Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle – Berlin
Die geplante Hochleistungsstrecke 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 km 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 beträgt die Fahrzeit zwischen München und Berlin weniger als 4 Stunden. 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.



Wümbachtalbrücke in Thüringen, 42 m hohe Stahlbetonkonstruktion, der A-Bock überspannt auf 76 m Länge den Wümbach

Fahrzeiten und Linien

Erstmals schafft die Neubaustrecke einen direkten Schienenweg von Franken in die Thüringische Landeshauptstadt. In Erfurt wird die Nord-Süd-Linie verknüpft mit Linien aus Richtung Frankfurt am Main und Kassel sowie nach Gera / Chemnitz und nach Dresden über Leipzig. Die Reisezeiten im Regional- und Fernverkehr schrumpfen dadurch deutlich. Die Fahrzeiten für die ICE-Verbindungen werden sich in der Relation Nürnberg – Erfurt künftig auf rund eine Stunde verkürzen. Damit wird auf dieser Teilstrecke des VDE 8 ein erheblicher Teil der angestrebten Fahrzeitverkürzung von zweieinhalb Stunden von München nach Berlin auf unter vier Stunden erzielt. Mit der Inbetriebnahme der Aus- bzw. Neubau-Strecken München – Nürnberg für bis zu 300 km/h sowie Leipzig/Halle – Berlin für 200 km/h wurden im Jahr 2006 auf angrenzenden Strecken der Gesamtverbindung bedeutende Fortschritte erzielt.

Trassenparameter und -verlauf

Die NBS ist als regelspurige, zweigleisige, elektrifizierte Eisenbahnstrecke für den hochwertigen Reise- und Güterverkehr konzipiert. Sie hat eine Gesamtlänge von 107 Kilometer. Die Trassierung ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h ausgelegt. Der Oberbau wird als so genannte „Feste Fahrbahn“ ausgeführt. Sie enthält 22 Tunnel mit 41 km und 29 Talbrücken mit 12 km Gesamtlänge. Dazu kommen 5 Kilometer Verbindungsstrecken zur Anbindung des Bahnhofs Coburg an die NBS. Die Strecke verläuft von Ebensfeld zunächst rund 34 Kilometer auf bayerischem Gebiet durch die Maiebene und anschließend östlich an Coburg vorbei. Die Stadt wird jedoch nicht links liegen gelassen, sondern über zwei Verbindungskurven bei Nieder-

fölbach und Dörfles-Esbach angeschlossen. Vom Froschgrundsee an der bayerisch/thüringischen Landesgrenze kommend, erreicht die Neubaustrecke nordwestlich von Grümpen den Überholbahnhof Theuern. Der Brücke über das Truckentaler Wasser schließt sich der rund 8,3 Kilometer lange Bleßberg-tunnel an. Er durchquert den Bleßberg (862 m) und den Rennsteig nahe der Pechleite (838,5 m). Der Scheitelpunkt der Strecke liegt bei Goldisthal. Hier wechseln sich Brücken über tief eingeschnittene Täler und Tunnel ab. Nördlich der Oelze fällt die Trasse wieder ab. Der rund 7,4 Kilometer lange Silberbergtunnel unterquert Großbreitenbach und das unter Schutz gestellte Obere Möhrenbachtal. Eine 1.680 Meter lange Brücke überspannt das Tal der Ilm zwischen Langewiesen und Gehren.

Es schließt sich auf dem Wümberg der Haltepunkt Ilmenau an. Bei Trassdorf treffen die Eisenbahn-Neubaustrecke und die Trasse der Autobahn A 71 aufeinander. Auf rund 23 Kilometern werden beide Verkehrswege parallel geführt. Westlich von Molsdorf und Möbisburg über Erfurt-Bischleben führt die Trasse Richtung Erfurt. Durch diesen Bogen wird das Wassergewinnungsgebiet Möbisburg geschont. Zwischen den Erfurter Stadtteilen Bischleben und Hochheim erreicht die Neubaustrecke die bestehende Bahnstrecke Bebra – Erfurt, die Westeinfahrt der Bahn in die Landeshauptstadt. Dieser dreigleisige Teil erhält zwei zusätzliche Neubaustrecken-Gleise.

Realisierung

Der Trassenabschnitt südlich von Erfurt auf insgesamt 40 km Länge ist einschließlich der Ingenieurbauwerke seit Ende 2005 vom geplanten Haltepunkt Ilmenau-Wolfsberg bis zur Einbindung in das Bestandsnetz in der Westeinfahrt Erfurt im Rohbau fertig gestellt. Herausragende Bauwerke sind von Süd nach Nord u. a. die 570 m lange und 42 m hohe Wümbach-Talbrücke, die Tunnel Sandberg (1.320 m) und Behringen (465 m), die 1.100 m lange Geratalbrücke bei Ichttershausen, der 1.400 Meter lange Tunnel Augustaburg sowie die 320 Meter lange Geratalbrücke Erfurt-Bischleben.

Seit September 2001 laufen an der Erfurter Westeinfahrt die Baumaßnahmen auf ca. 7 km Länge zur Vorbereitung der NBS-Einbindung bis in den Erfurter Hauptbahnhof. Das Projekt schließt an den Umbau des Bahnknotens Erfurt zu einem ICE-Kreuz mit neuem Bahnhof an.

Bahnbau und Umwelt

Planungsziel ist immer, dass die Bahn, wie in ihrer über 150jährigen Geschichte Teil der Landschaft wird. In der Planungsphase wurden darum mehrere groß- und kleinräumige Varianten zur Trassierung untersucht. Die Schutzgüter spielen dabei eine herausragende Rolle. Durchgesetzt hat sich im öffentlich-rechtlichen Planfeststellungsverfahren die Variante der kürzesten Verbindung durch den Thüringer Wald, wobei möglichst wenig Fläche beansprucht und die ökologischen Zusammenhänge wenig beeinflusst werden. Tunnelstrecken wurden über das technisch notwendige Maß verlängert um wertvolle Biotope zu unterfahren und damit von der Strecke unbeeinflusst zu lassen. Brücken überspannen in der technisch größtmöglichen Länge die Täler, um den Talraum nicht zu beeinträchtigen. Zum Beispiel wird die Grümpentalbrücke mit einem 270 Meter überbrückenden Bogen die bisher größte Spannweite einer Brücke in Deutschland haben.

(Bisher 240 m Straßenbrücke über die Wilde Gera). Darüber hinaus werden nach einem landschaftspflegerischen Begleitplan die unvermeidlichen Eingriffe in den Naturraum nach wissenschaftlichen Gesichtspunkten ausgeglichen. Zum Beispiel blühen im Umfeld der bereits fertig gestellten Trassenteile südlich von Erfurt so genannt autochtone Pflanzen. Das heißt, das Saatgut wurde mit einem aufwendigen Verfahren auf speziellen Flächen in Thüringen gewonnen, um genetisch genau der einheimischen Fauna zu entsprechen. Im Umfeld des fertig gestellten Tunnels Augustaburg ist exemplarisch der Erfolg dieser auf die gesamte Strecke angewandten Philosophie zu begutachten. Ausbruchmaterial wurde harmonisch in die Landschaft eingefügt und zu Ackerflächen umgewandelt. Darüber hinaus haben jetzt seltene Reptilien ein Refugium. Selbstverständlich ist die Neubaustrecke entsprechend den gesetzlichen Regelungen mit Schallschutz ausgestattet.

Geschichte

Geschichte und Entwicklung des Planungsgebietes der Eisenbahn-Neubaustrecke 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.

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 z.B. 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 die Zukunft.



Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt Streckenkarte



abgeschlossene Renaturierung bei Erfurt-Bischleben, Abschnitt Augustaburg

Impressum

Herausgeber
Deutsche Bahn AG
Kommunikation

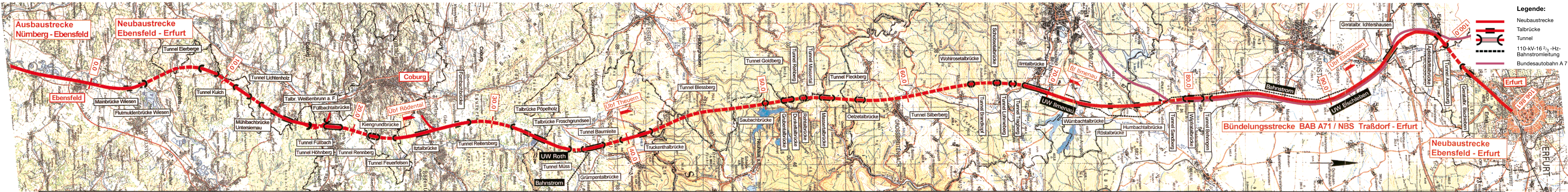
DB ProjektBau GmbH
Niederlassung Südost
Projektzentrum Erfurt
Kurt-Schumacher-Straße 1
99084 Erfurt

Tel.: 0341 2342-370

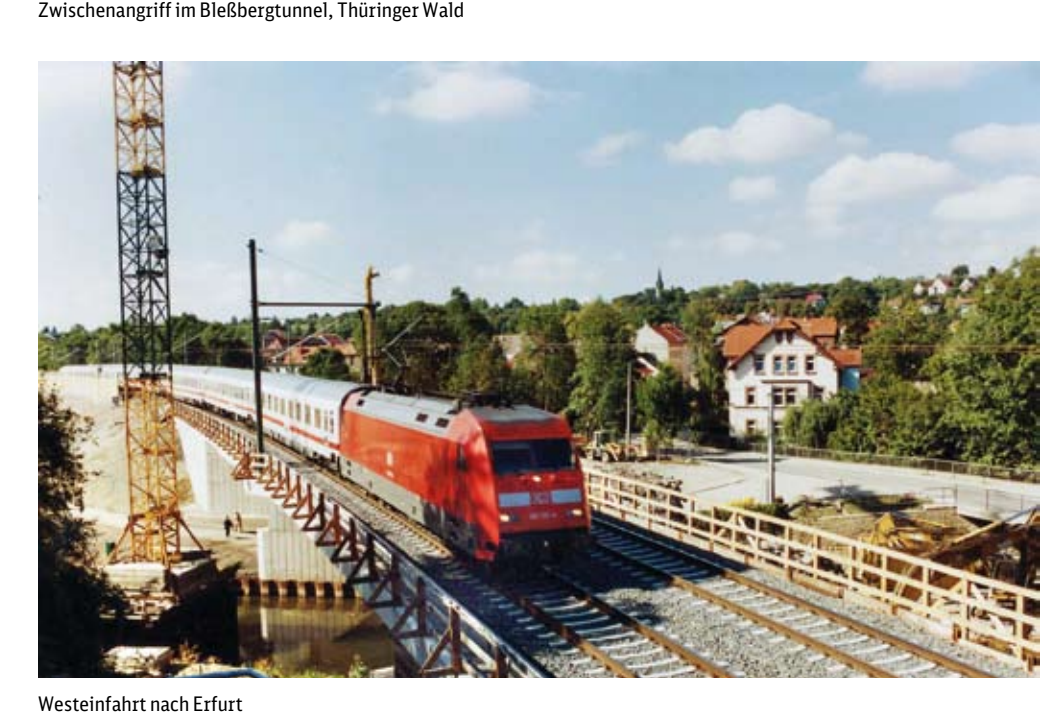
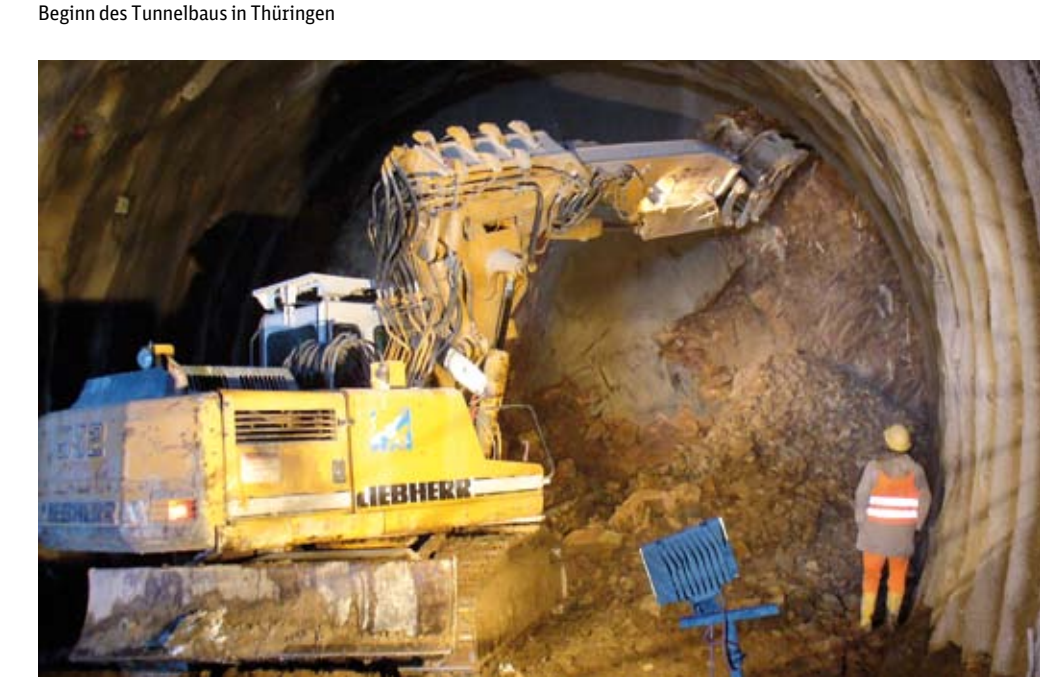
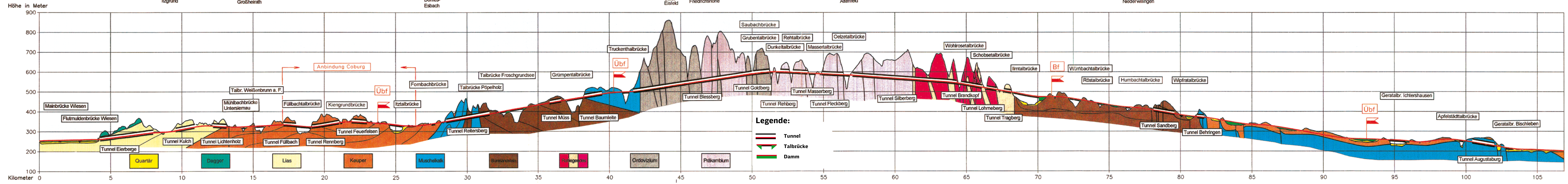
Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: Mai 2006

Agenturkennnummer: 003404

www.bahn.de



Bundesland	Bayern															Thüringen																		
Kreis	Lichtenfels			Coburg			Lichtenfels			Coburg			Sonneberg			Hildburghausen			Sonneberg			Ilm - Kreis						Erfurt						
Gemeinde	Markt Ebersfeld	Stadt Staffelstein	Markt Ebersfeld	Stadt Staffelstein	Untersiema	Stadt Lichtenfels	Grub a.F.	Stadt Coburg	Stadt Rödent	Stadt Rödent	Stadt Rödent	Roth	Almerswind	Grümpen	Schalkau	Truckenthal	Siegmundsb.	Stadt Eisfeld	Friedrichshöhe	Altenfeld	Großbreitenbach	Möhrenbach	Gehren	Langewiesen	Wümbach	Gräfnau-Angstedt	Traßdorf	Niederwillingen	Dannheim	Marlshausen	Dornheim	Rudisleben	Eisleben	Stadt Erfurt



Beginn des Tunnelbaus in Thüringen

Zwischenangriff im Bleibergtunnel, Thüringer Wald

Westefahrt nach Erfurt