



Nürnberg–Berlin Abschnitt Neubaustrecke **Ebensfeld–Erfurt** Streckenkarte

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8
Nürnberg–Berlin

Neubaustrecke Ebensfeld– Erfurt VDE 8.1

Operationelles Programm Verkehr EFRE Bund 2007–2013



EUROPÄISCHE UNION

Investition in ihre Zukunft

Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung



**Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur**



Verlegung der Fahrbahn zwischen Ilmenau und Erfurt 2011



Südportal Tunnel Bleißberg mit Lärmschutzhauben 2014
Titel: Ilmtalbrücke Langewiesen längste Brücke Thüringens 2014

Impressum

Herausgeber
Deutsche Bahn AG
Kommunikation

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Südost
Großprojekt VDE 8
Projektabschnitt
NBS Ebensfeld-Erfurt
Kurt-Schumacher-Straße 1
99084 Erfurt
Tel.: 0361 4300-242

Fotos:
Deutsche Bahn AG
Frank Kniestedt
Titel: Hajo Dietz,
Luftbild Nürnberg

Änderungen vorbehalten.
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand: Januar 2015
www.youtube.de/vde8
www.vde8.de

Druckmanagement:
DB Kommunikationstechnik GmbH
Karlsruhe, www.dbkt.de



www.vde8.de

Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt im Gesamtprojekt



Integrale Konstruktion ohne Lager, Grubentalbrücke 2015

Projekt

Die rund 500 Kilometer lange Aus- und Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt–Leipzig/Halle–Berlin (VDE 8) bildet künftig das Kernstück der Hochleistungsstrecke von München nach Berlin. Das Gesamtinvestitionsvolumen beträgt etwa 10 Milliarden Euro. Nach Abschluss aller Maßnahmen wird sich die Reisezeit von heute knapp sechs Stunden auf etwa vier Stunden verringern. Der Neu- und Ausbau ist erforderlich, um die prognostizierten Verkehrsmengen auch zukünftig bewältigen zu können. Das größte und innovativste Bahnbauprojekt Deutschlands wird für die Kunden im Personen- sowie im Güterverkehr eine konkurrenzfähige und umweltgerechte Alternative zu Straße und Flugzeug bieten. Die zweigleisige elektrifizierte Strecke kann auf den Neubaustrecken mit Geschwindigkeiten bis 300 km/h befahren werden. Inbetriebnahme ist im Jahr 2017.

Die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt (VDE 8.1) ist Teil dieses Projekts. Sie hat eine Länge von 107 Kilometern und wird zum großen Teil über Brücken und durch Tunnel geführt. Insgesamt sind mehr als 50 dieser Ingenieurbauwerke errichtet worden.

VDE 8.1 Nürnberg–Erfurt

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

Knoten Erfurt Bauabschnittslänge 7 km

VDE 8.2 Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle 123 km (Inbetriebnahme von 23 km im Juni 2003)

Knoten Halle Bauabschnittslänge 8 km

Knoten Leipzig Bauabschnittslänge 12 km

VDE 8.3 Ausbaustrecke Leipzig/Halle–Berlin 187 km (Inbetriebnahme 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. 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 Strecke Bamberg–Nürnberg, die hinsichtlich Qualität und Kapazität ausgebaut wird.



Die Tunnel

Tunnel Eierberge	3.756 m
Tunnel Kulch	1.331 m
Tunnel Lichtenholz	931 m
Tunnel Höhnberg	824 m
Tunnel Füllbach	1.113 m
Tunnel Rennberg	1.072 m
Tunnel Feuerfelsen	1.043 m
Tunnel Reitersberg	2.975 m
Tunnel Müß	745 m
Tunnel Baumleite	1.317 m
Tunnel Bleißberg	8.314 m
Tunnel Goldberg	1.163 m
Tunnel Rehberg	602 m
Tunnel Masserberg	1.051 m
Tunnel Fleckberg	1.490 m
Tunnel Silberberg	7.391 m
Tunnel Brandkopf	1.493 m
Tunnel Lohmeberg	688 m
Tunnel Tragberg	500 m
Tunnel Sandberg	1.320 m
Tunnel Behringen	463 m
Tunnel Augustaburg	1.404 m

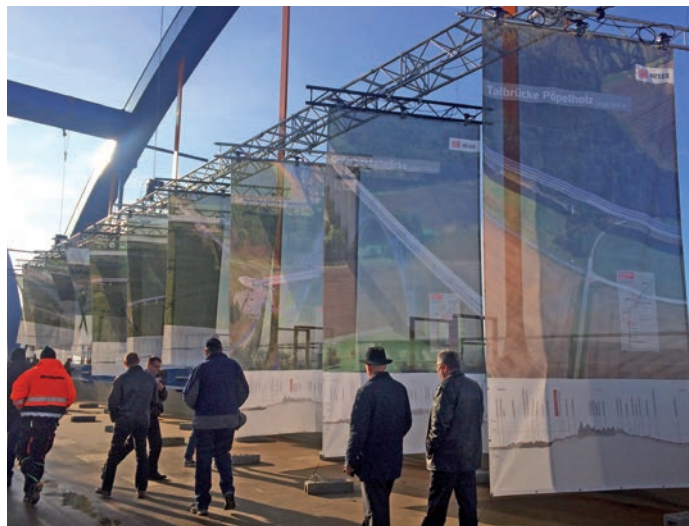
Im Juni 1994 bestimmte der Bundesminister für Verkehr die Linienführung der Neubaustrecke mit den dazugehörigen Bahnstromtrassen und legte damit die geplante Streckenführung fest. Zur Erlangung des Baurechts ist die Gesamtstrecke in 10 Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt worden, für die zwischen 1994 und 1997 die Planfeststellungsbeschlüsse durch das Eisenbahn-Bundesamt 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. Bürgerversammlungen, Informationsfahrten und Infopunkte entlang der Strecke informieren die Öffentlichkeit über den jeweils aktuellen Stand der Planung und Bau-durchführung. Im Internet wird komplex über das Gesamtprojekt Nürnberg–Berlin VDE 8) informiert.

Zahlen und Fakten

Streckenlänge	107 km
Streckengeschwindigkeit	300 km/h
Oberbauart	Feste Fahrbahn
Tunnelbauwerke	22 Stück (insgesamt 41 km)
Talbrücken	29 Stück (insgesamt 12 km)
Bahnstromleitung	46 km
Leit- und Sicherungstechnik	ETCS*
Inbetriebnahme der Strecke	2017

*European Train Control System



Alle Brücken der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt sind fertiggestellt. Tag der offenen Baustelle auf der Mainbrücke Wiesen bei Bad Staffelstein, November 2014.

Die Talbrücken

Mainbrücke Wiesen	219 m
Flutmuldenbrücke Wiesen	88 m
Stadelbachbrücke	90 m
Mühlbachbrücke Untersiemau	175 m
Talbrücke Weißenbrunn	614 m
Füllbachtalbrücke	1.012 m
Kiengrundbrücke	108 m
Itztalbrücke	868 m
Fornbachbrücke	150 m
Talbrücke Pöpelholz	306 m
Talbrücke Froschgrundsee	798 m
Grümpentalbrücke	1.104 m
Truckenthalbrücke	425 m
Grubentalbrücke	215 m
Dunkeltalbrücke	291 m
Rehtalbrücke	203 m
Massetalbrücke	385 m
Oelzetalbrücke	370 m
Wohlrosetalbrücke	150 m
Schobsetalbrücke	87 m
Ilmtalbrücke (Foto Titel)	1.681 m
Wümbachtalbrücke	570 m
Röstalbrücke	120 m
Humbachtalbrücke	290 m
Wipfratalbrücke	172 m
Geratalbrücke Ictershausen	1.121 m
Brücke über BAB A4	89 m
Apfelstädttalbrücke	256 m
Geratalbrücke Bischleben	322 m



Vortriebsarbeiten an der Ortsbrust 2011



Bau der Fahrbahn im Tunnel 2015

Fahrzeiten und Linien

Erstmals schafft die Neubaustrecke einen direkten Schienenweg von Franken in die thüringische Landeshauptstadt. Erfurt wird künftig zu einem wichtigen Knotenpunkt im Hochgeschwindigkeitsverkehr: Er verbindet die schnelle Nord-Süd-Linie, die Aus- und Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt, mit der schnellen Ost-West-Verbindung, der Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle. Aus Westen stößt die Linie aus Frankfurt hinzu. Im Schnellzugverkehr verkürzt sich die Reisezeit Leipzig/Halle–Erfurt um 30 Minuten, wobei die Fahrzeitgewinne auf die weiterführenden Strecken nach Dresden, Frankfurt und Berlin mitgenommen werden. Zwischen Erfurt und Nürnberg verkürzen sich die Fahrzeiten um 1 Stunde und 30 Minuten. Damit wird auf dieser Teilstrecke ein erheblicher Teil der angestrebten Fahrzeitverkürzung zwischen München und Berlin erzielt: 2 Stunden kürzer bei einer Fahrzeit von etwa vier Stunden.

Mit der Inbetriebnahme der Aus- und 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. Mit seiner kompletten Fertigstellung im Jahr 2017 wird das entstehende Schnellbahnnetz nicht nur optimale Verbindungen zwischen deutschen Metropolen herstellen. Durch optimierte Anschlußmöglichkeiten entstehen auch erhebliche Fahrzeitgewinne im Regionalverkehr.

Trassenparameter und -verlauf

Die NBS verläuft in 22 Tunneln mit 41 Kilometer und 29 Talbrücken mit 12 Kilometer Gesamtlänge. Dazu kommen fünf Kilometer Verbindungsstrecken zur Anbindung des Bahnhofs Coburg an die NBS.

Die Strecke verläuft von Ebensfeld zunächst rund 34 Kilometer auf bayerischem Gebiet durch die Mainebene und anschließend östlich an Coburg vorbei. Die Stadt wird jedoch nicht links liegen gelassen, sondern über zwei Verbindungskurven bei Niederfüllbach und Dörfles-Esbach angeschlossen. Vom Froschgrundsee an der bayerisch/thüringischen Landesgrenze kommend, erreicht die Neubaustrecke nordwestlich von Grümpen den Überholbahnhof Theuern. An die Brücke über das Truckenthaler Wasser schließt sich der rund 8,3 Kilometer lange Bleißbergtunnel an. Er durchquert den Bleißberg (Höhe: 862 Meter) und den Rennsteig nahe der Pechleite (Höhe: 838,5 Meter). Der Scheitelpunkt der Strecke liegt bei Goldisthal in 603 Metern Höhe. Hier befinden sich zwei Aussichtsplattformen. Brücken über tief eingeschnittene Täler und Tunnel folgen aufeinander. Nördlich der Oelze fällt die Trasse wieder ab. Der rund 7,4 Kilometer lange Silberbergtunnel unterquert Großbreitenbach und das unter Schutz gestellte Obere Möhrenbachtal. Im weiteren Verlauf überspannt eine 1.681 Meter lange Brücke das Tal der Ilm zwischen Langwiesen und Gehren. Bei Traßdorf treffen die Eisenbahn-Neubaustrecke und die Trasse der Autobahn A 71 aufeinander. Auf rund 23 Kilometern verlaufen beide Verkehrswege parallel. Westlich von Molsdorf und Möbisburg und weiter über Erfurt-Bischleben führt die Trasse bogenförmig in Richtung Erfurt. Durch diesen Bogen wird das Wassergewinnungsgebiet Möbisburg geschont. Zwischen den Erfurter Stadtteilen Bischleben und Hochheim erreicht die Neubautrasse 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 bis Ilmenau wurde bis 2005 auf zirka 35 Kilometer Länge, einschließlich der Brücken und Tunnel (Ingenieurbauwerke) im Rohbau fertig gestellt. Ab 2006 begann der Bau der Abschnitte der Neubaustrecke von Ilmenau bis Ebensfeld. Bogenschluss für den längsten Brückenbogen bei einer Talbrücke war September 2008 über dem Froschgrundsee, Lückenschluss für die längste Brücke Thüringens bei Langewiesen Anfang März 2011. Ende Juni 2011 folgte der Durchschlag des längsten Tunnels des Projektes, des Tunnels Bleißberg. 2012 wurde der letzte der 22 Tunnel durchgeschlagen. Seit Ende 2013 wird die Strecke durch den Thüringer Wald mit Fahrbahn, Oberleitung und Schallschutz, elektrischen und elektronischen Anlagen ausgerüstet. Ende 2008 ging der neue Bahnhof des künftigen Schnellbahn-Kreuzes im Bahnknoten Erfurt in Betrieb.

Bahnbau und Umwelt

Planungsziel ist immer, dass die Bahn, wie in ihrer über 150-jährigen Geschichte, Teil der Landschaft wird. In der Planungsphase wurden darum mehrere groß- und kleinräumige Varianten zur Trassierung untersucht. Die Schutzgüter (Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter) spielten 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 wird und die ökologischen Zusammenhänge wenig beeinflusst werden. Tunnelstrecken wurden über das technisch notwendige Maß hinaus 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. Die Grümpeltaalbrücke ist zusammen mit der Talbrücke Froschgrundsee eine der am weitesten gespannten Eisenbahn-Betonbogenbrücken Europas. Darüber hinaus werden nach einem landschaftspflegerischen Begleitplan die un-

vermeidlichen Eingriffe in den Naturraum nach wissenschaftlichen Gesichtspunkten ausgeglichen. Diese Maßnahmen umfassen über 1000 Hektar Fläche. Zum Beispiel blühen im Umfeld der fertig gestellten Trassenteile südlich von Erfurt so genannte autochthone (ursprüngliche) Pflanzen. Das heißt, das Saatgut wurde mit einem aufwändigen Verfahren auf speziellen Flächen in Thüringen gewonnen, um genetisch genau der einheimischen Fauna zu entsprechen. Die abgeschlossene Renaturierung bei Erfurt-Bischleben, Abschnitt Augustaburg, umfasst zwölf Hektar neue Wiesenlandschaft, zwei Hektar Waldanpflanzung und über zwei Kilometer gestalteten Ackerrandstreifen. 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.

Zum Schutz vor Lärmbelastigungen ist die Neubaustrecke entsprechend der 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 19. 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 ging nach nur zweijährigem Bau die Strecke Erfurt–Halle in Betrieb. Heute hat die entstehende Neubaustrecke auch eine europäische Dimension: Sie ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes, der Linie 1 „Palermo–Berlin“.



DB Informationspunkt Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt VDE 8.1

Goldberg 1, 98746 Goldisthal

Öffnungszeiten: Mi bis So von 12-19 Uhr
Telefon: 0361 4287153
E-Mail: dbi.Karl-Georg.Froebel@db-international.de

Informationspunkte an Bauwerken
(frei zugänglich)

DB Informationspunkt Bauabschnitt Einbindung der Ausbaustrecke in die Neubaustrecke VDE 8.1

Bahnhofstraße, 96149 Breitengüßbach

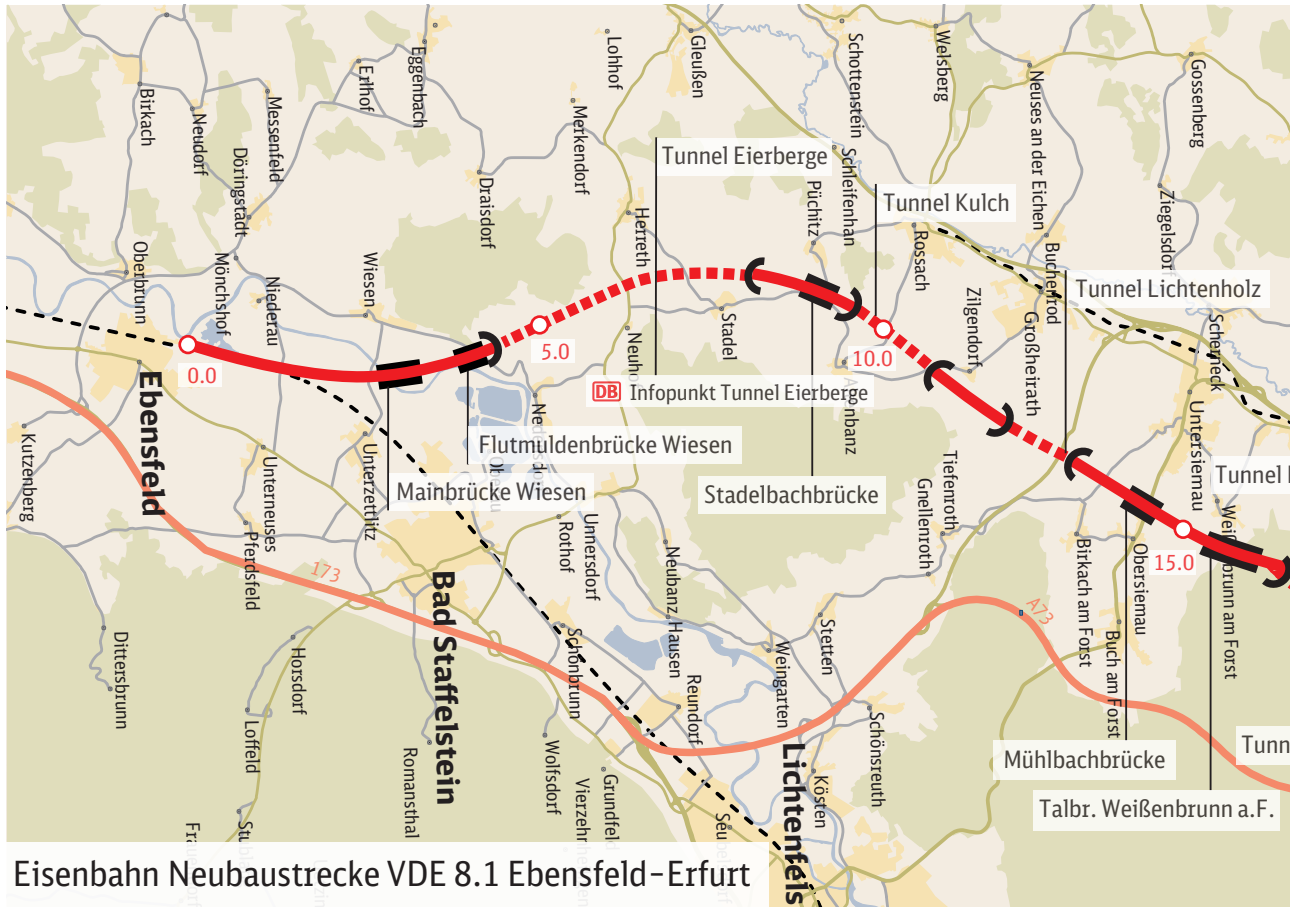
Öffnungszeiten: Mi bis So von 12-19 Uhr
Telefon: 09544 9838414
E-Mail: infopunkt-vde8.1@t-online.de

Bei Gruppenbesuchen außerhalb der Öffnungszeiten
in den DB Infopunkten bitten wir um vorherige
Anmeldung.

DB Informationspunkt Bahnknoten Erfurt

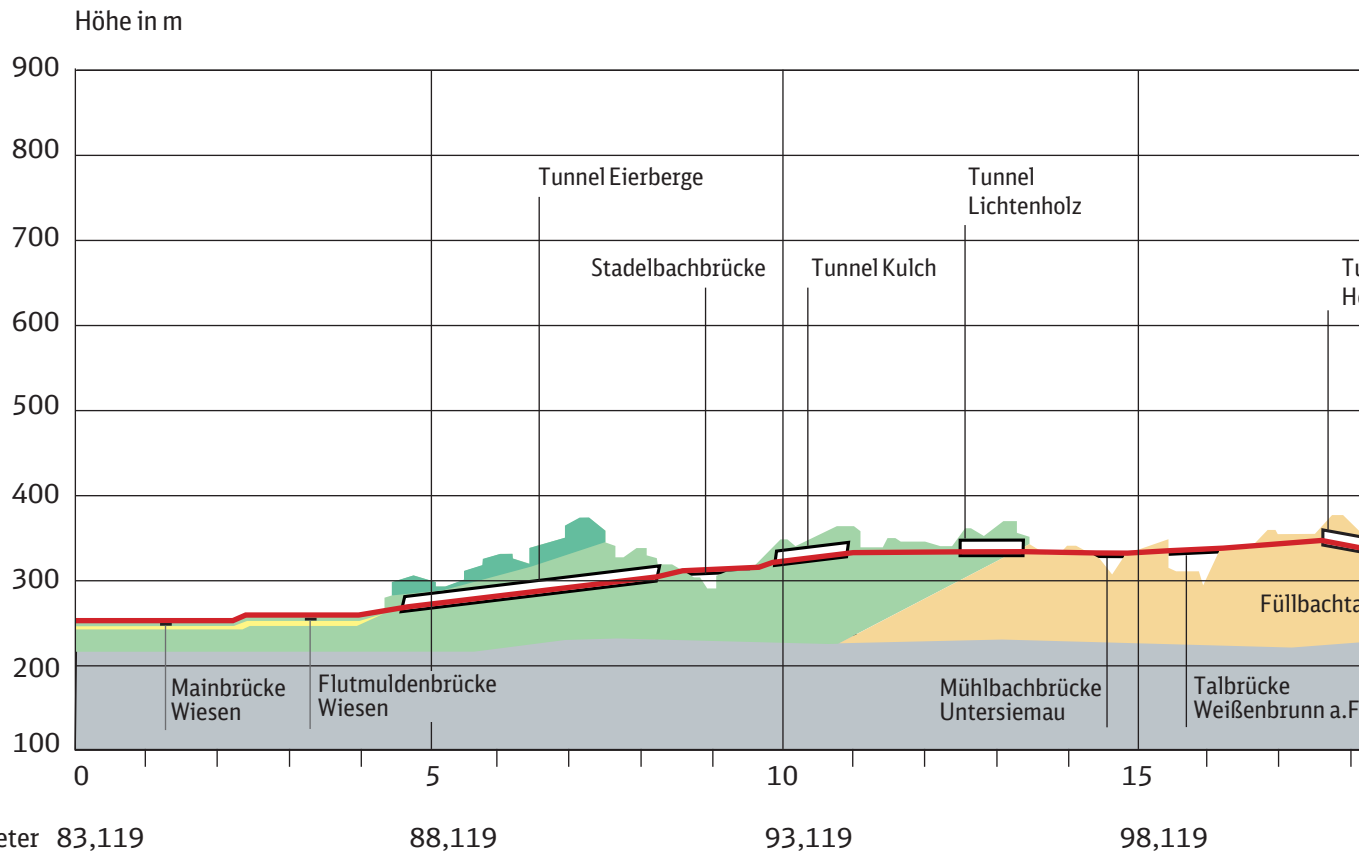
Hauptbahnhof Erfurt
Willy-Brandt-Platz 12
99084 Erfurt

Weitere Informationen unter:
www.youtube.com/vde8 · www.vde8.de

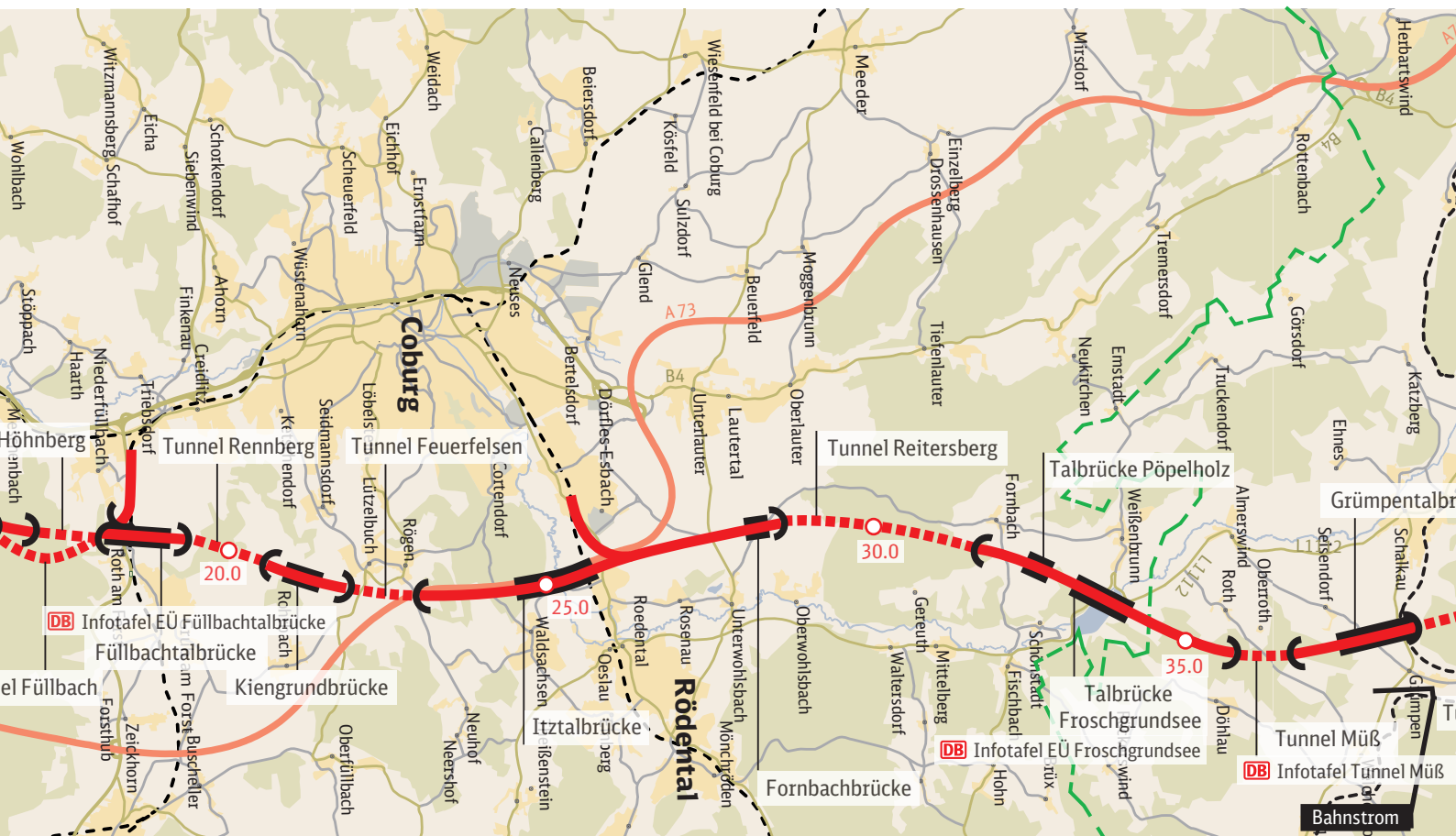


Eisenbahn Neubaustrecke VDE 8.1 Ebensfeld-Erfurt

DB Infotafel Tunnel Höhenb



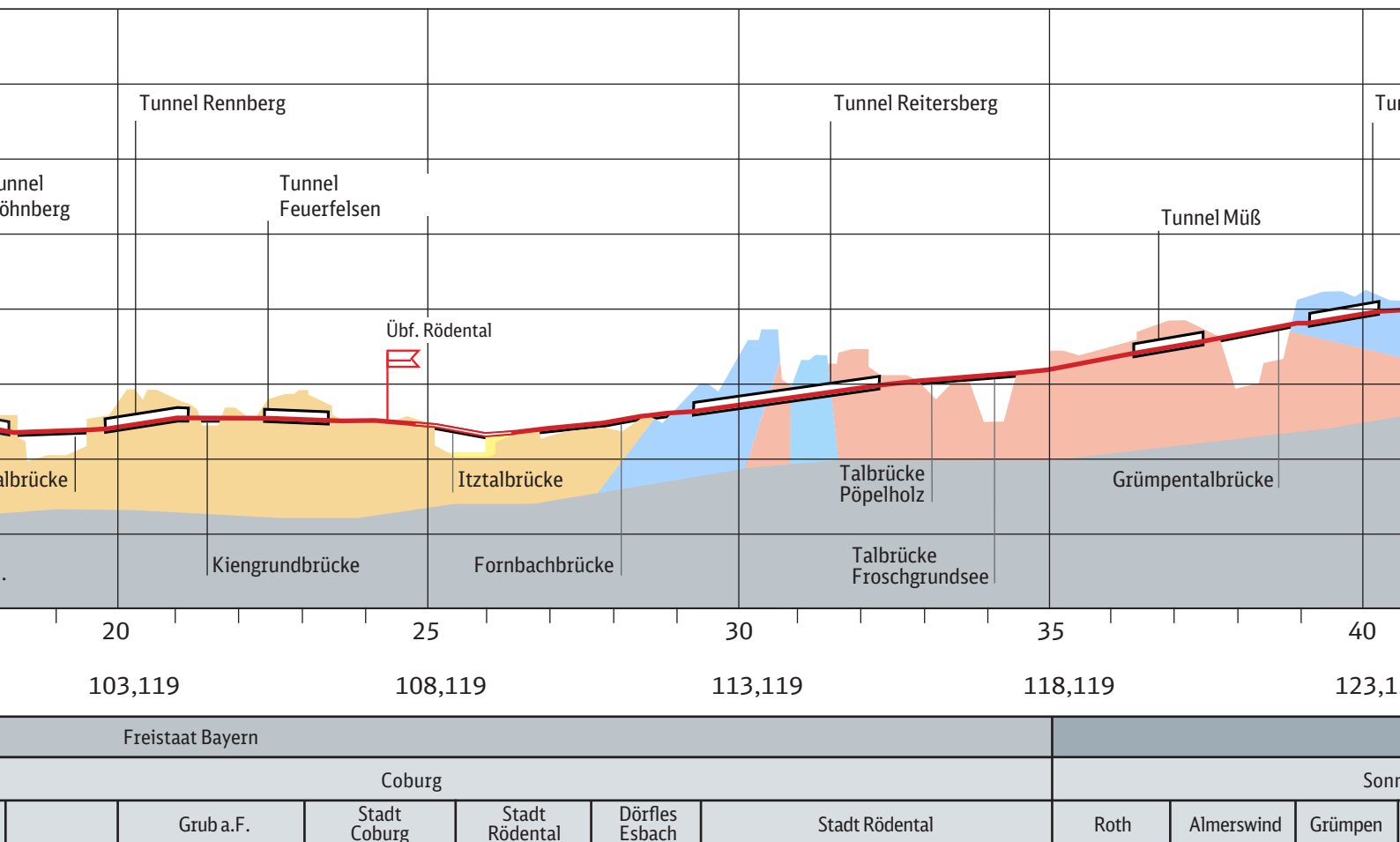
Bundesland				
Kreis	Lichtenfels			
Gemeinde	Markt Ebensfeld	Stadt Bad Staffelstein		Großheirath Untersiemau



erg Infotafel EÜ Füllbachtalbrücke

Infotafel EÜ Froschgrundsee

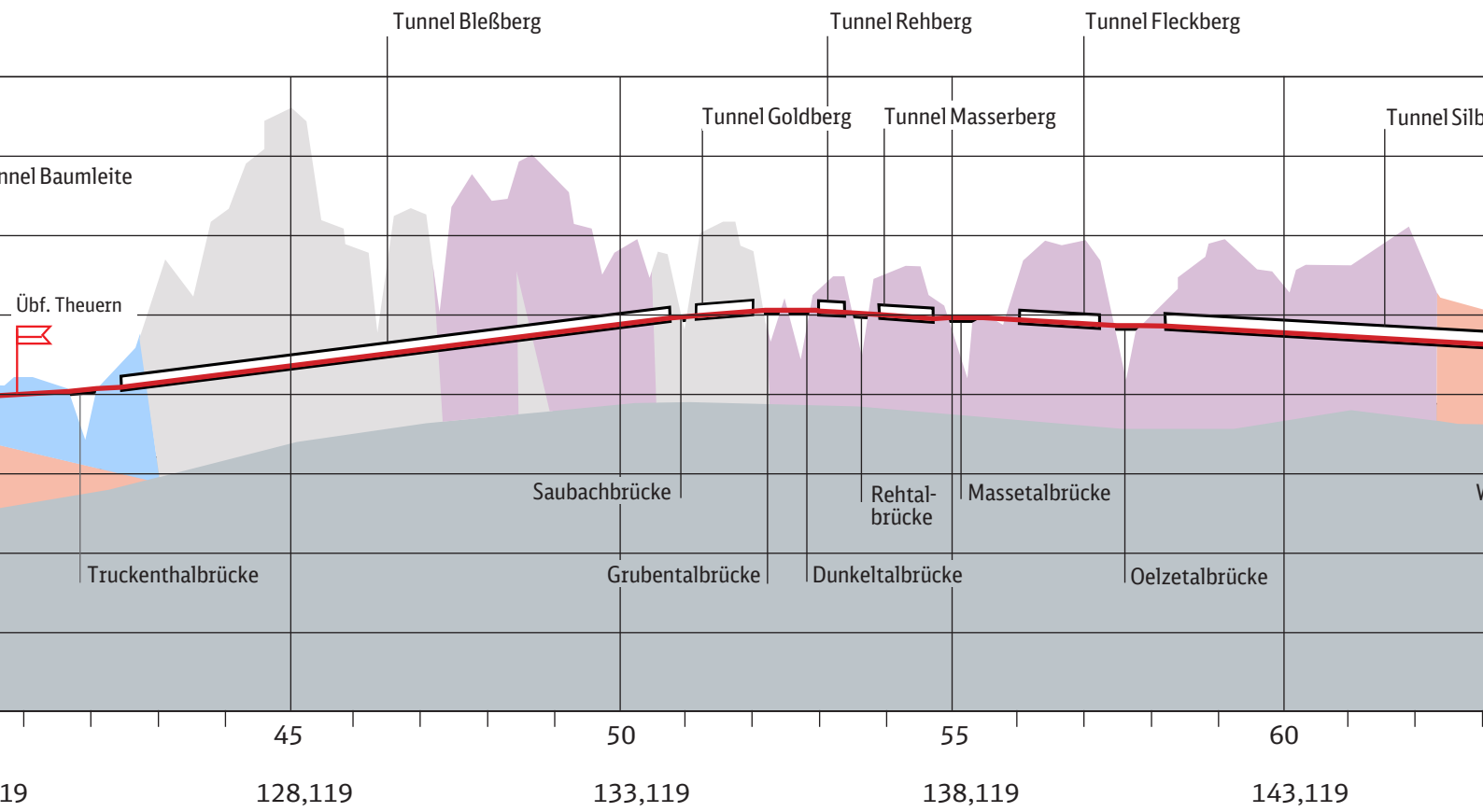
Infotafel Tunnel Müß



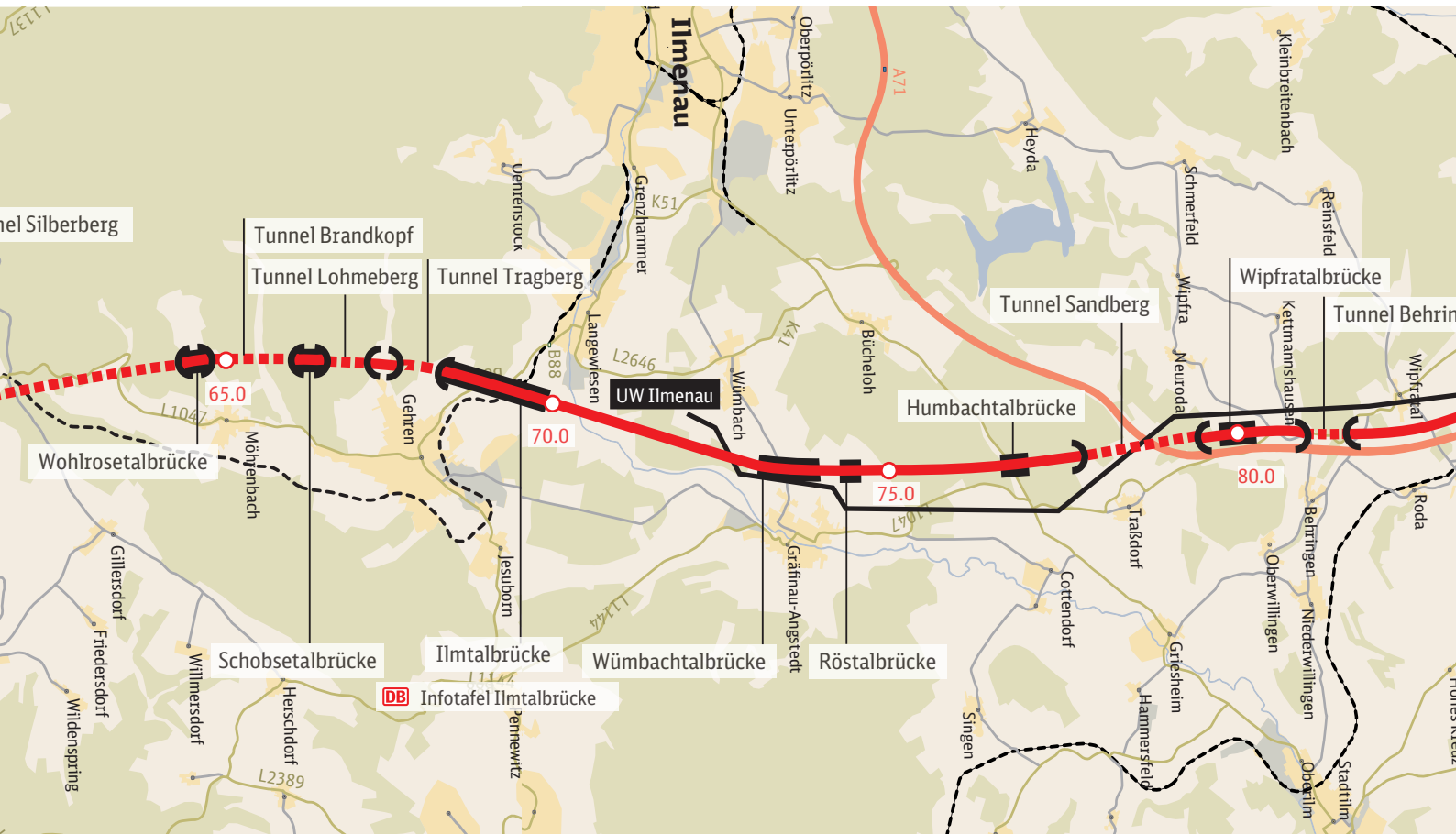


DB Infotafel Einschnitt Theuern

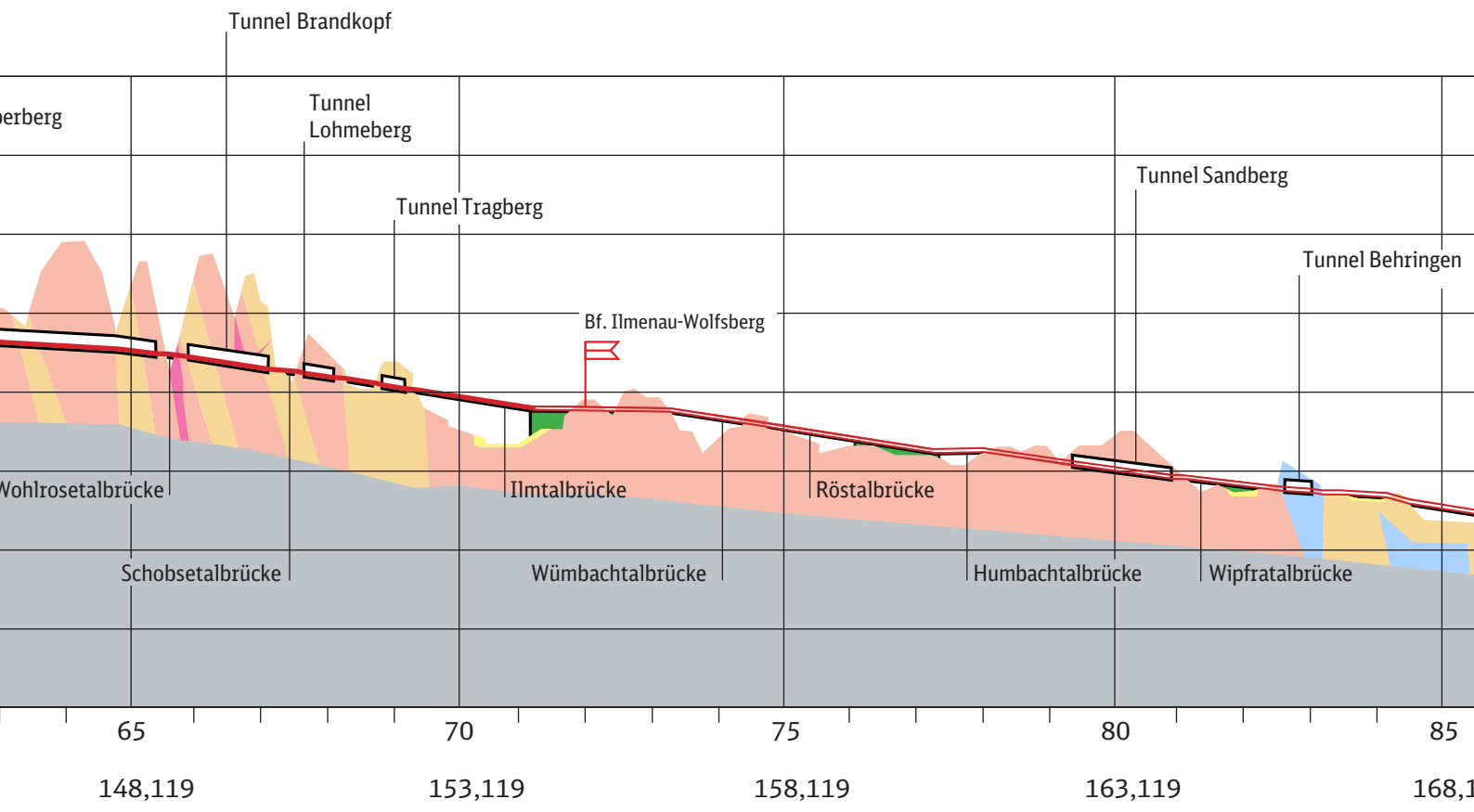
DB VDE 8.1 Infopunkt Goldisthal



Eisleben		Hildburghausen			Sonneberg	Hildburghausen	Saalfeld Rudolstadt				
Schalkau	Truckenthal	Siegmundsburg	Stadt Eisleben	Friedrichshöhe	Saargrund	Goldisthal	Masserberg	Katzhütte	Altenfeld	Großbreitenbach	Möhlitz



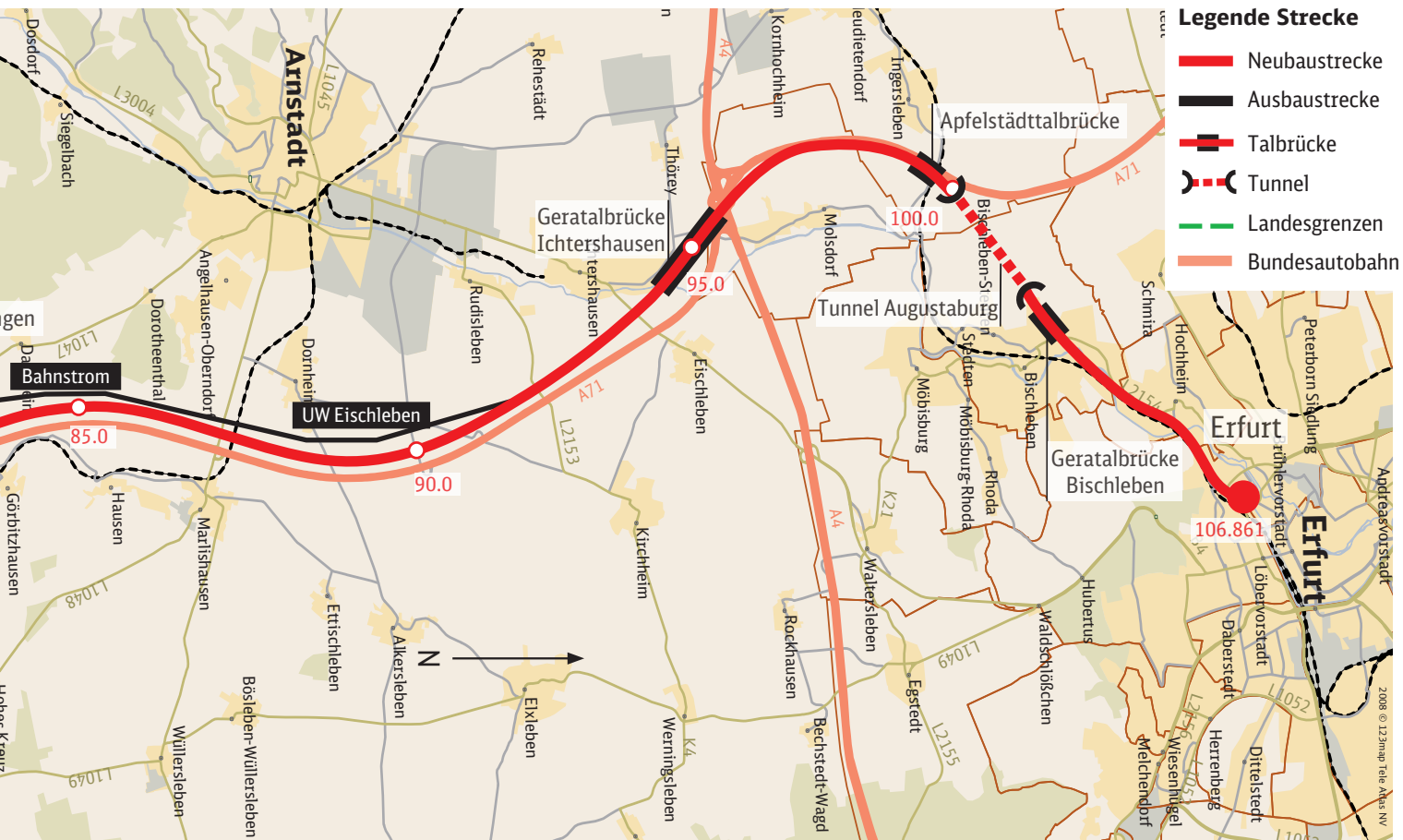
DB Infotafel Ilmtalbrücke



Freistaat Thüringen

Ilm - Kreis

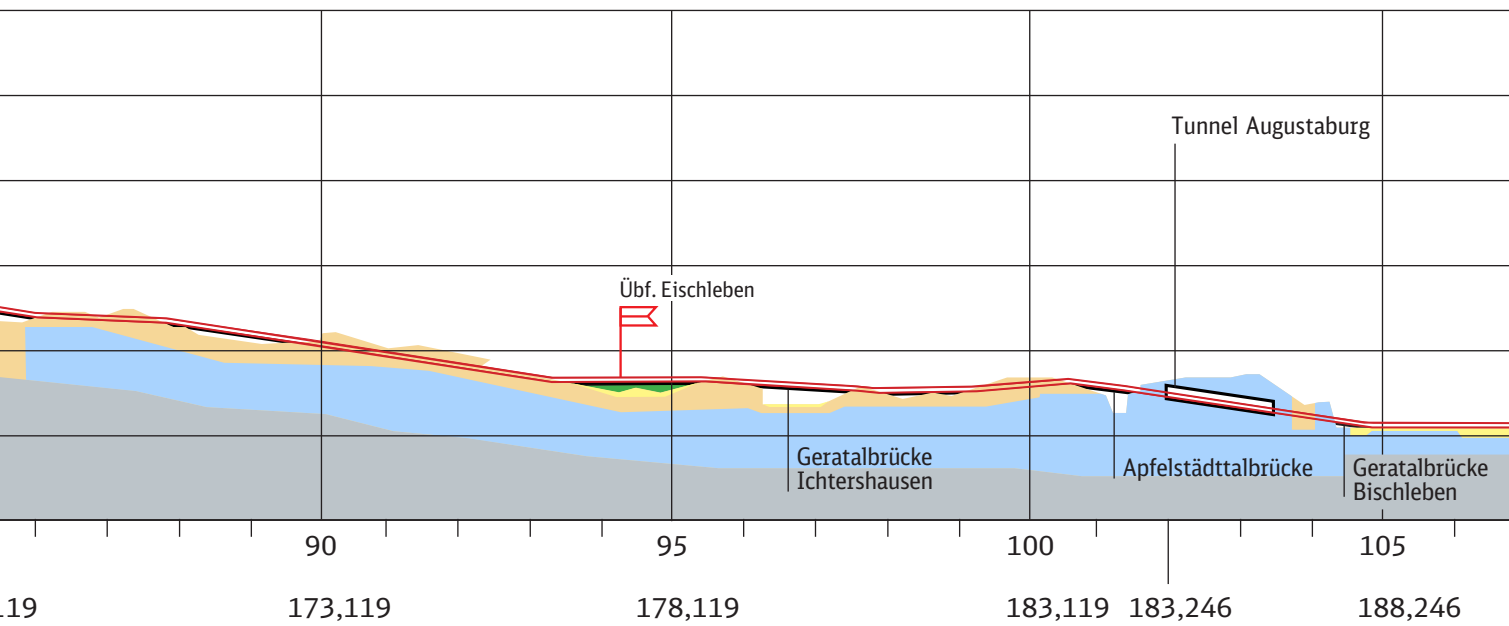
renbach	Gehren	Langewiesen	Würnbach	Gräfinau -Angstedt	Niederwillingen	Traßdorf	Niederwillingen	Dannheim
---------	--------	-------------	----------	--------------------	-----------------	----------	-----------------	----------



Infopunkt Erfurt Hauptbahnhof

Legende Geologie

- | | | | |
|---------------|-------------|---------------|--------------|
| Dogger | Keuper | Buntsandstein | Präkambrium |
| Lias | Muschelkalk | Ordovizium | Rotliegendes |
| Neubaustrecke | Tunnel | Damm | Talbrücke |



Erfurt					
Stadt Erfurt					
Marlishausen	Dornheim	Rudisleben	Eischleben	Ichtershausen	



Talbrücke Froschgrundsee,
April 2011



Tag der offenen Tür
Tunnel Müß, Oktober 2010



Tunnel Fleckberg, März 2012

Einzelne Projekte wurden kofinanziert durch den Europäischen Fond zur regionalen Entwicklung

Operationelles Programm Verkehr EFRE Bund 2007-2013



EUROPÄISCHE UNION
Investition in Ihre Zukunft
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur