

Verlegung der Fahrbahn zwischen Ilmenau und Erfurt 2011
 Südportal Tunnel Bleßberg mit Schallschutzhauben 2016
 Integrale Konstruktion ohne Lager, Grubentalbrücke 2016
 Titel: Testfahrt auf der Neubaustrecke, ICE 5
 Ilmtalbrücke Langewiesen, Tunnel Tragberg 2017

Neubaustrecke Ebersfeld–Erfurt im Gesamtprojekt



Probbelastung/dynamische Messung der Mainbrücke Wiesen, September 2016

Die Tunnel

Tunnel Eierberge	3.756 m
Tunnel Kulch	1.331 m
Tunnel Lichtenholz	931 m
Tunnel Hühnberg	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 Bleßberg	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



Vortriebsarbeiten an der Ortsbrust 2011



Bau der Fahrbahn im Tunnel 2015



Ökologischer Ausgleich und Ersatz: Geboigener und umgeplanter autochthoner Magerrasen am Fornbach

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 Froeschgrundsee	798 m
Grümpentalbrücke	1.104 m
Truckenthalbrücke	425 m
Grubentalbrücke	215 m
Dunkeltalbrücke	291 m
Rehtalbrücke	203 m
Massetalbrücke	385 m
Oelzetalbrücke	370 m
Wohlrosentalbrücke	150 m
Schobetalbrücke	87 m
Ilmtalbrücke (Foto Titel)	1.681 m
Wümbachtalbrücke	570 m
Röstalbrücke	120 m
Humbachtalbrücke	290 m
Wipfrratalbrücke	172 m
Geratalbrücke Ichttershausen	1.121 m
Brücke über BAB A4	89 m
Apfelstädtalbrücke	256 m
Geratalbrücke Bischleben	322 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.

seit 2006

Leipzig – Berlin	bisher ca. 2:25 h	heute ca. 1:15 h
------------------	-------------------	------------------

seit Dezember 2015

Leipzig – Erfurt	ca. 1:15 h	ca. 45 min
Leipzig – Frankfurt	ca. 3:26 h	ca. 3:06 h
Halle – Frankfurt	ca. 3:40 h	ca. 2:45 h
Halle – Erfurt	ca. 1:20 h	ca. 35 min
Halle – Dresden	ca. 3:00 h	ca. 2:00 h
Erfurt – Berlin	ca. 2:40 h	ca. 1:50 h
Dresden – Frankfurt	ca. 5:15 h	ca. 4:15 h

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

Fahrzeiten und Linien
 Erstmals schafft die Neubaustrecke einen direkten Schienenweg von Franken in die thüringische Landeshauptstadt. Erfurt wird 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.

Trassenparameter und -verlauf
 Die Strecke verläuft von Ebersfeld 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 insgesamt fünf Kilometer lange Verbindungskurven bei Nürnberg und Dörfles-Esbach angeschlossen. Vom Froeschgrundsee an der bayerisch/thüringischen Landesgrenze kommend, erreicht die Neubaustrecke nordwestlich von Grümpe den Überholbahnhof Theuern. An die Brücke über das Truckenthaler Wasser schließt sich der rund 8,3 Kilometer lange Bleßbergertunnel an. Er durchquert den Bleßberg (Höhe: 862 Meter) und führt unter dem Rennstein nahe der Pechleite (Höhe: 838 Meter) durch.

Der Scheitelpunkt der Strecke liegt bei Goldisthal in 603 Metern Höhe. Hier befinden sich zwei Aussichtsplattformen und der Infopunkt Goldisthal. Es folgen weitere Tunnel und Brücken über tief eingeschnittene Täler. Nördlich der Oelze fällt die Trasse wieder ab. Der rund 7,4 Kilometer lange Silberbergertunnel unterquert Großbrettenbach und das unter Schutz gestellte Obere Möhrenbachtal. Im weiteren Verlauf überspannt eine 1.681 Meter lange Brücke das Tal der Ilm zwischen Langewiesen und Gehren. Bei Traßdorf treffen die Eisenbahn-Neubaustrecke und die Trasse der Autobahn A71 aufeinander. Auf rund 23 Kilometern verlaufen beide Verkehrswege parallel. Westlich von Molsdorf und Möbisburg führt die Trasse weiter über Erfurt-Bischleben. Von dort wendet sie sich in einem Bogen in Richtung Erfurt, wodurch das Wassergewinnungsgebiet Möbisburg geschont wird. Zwischen den Erfurter Stadtteilen Bischleben und Hochheim erreicht die Neubaustrecke die bestehende Bahnstrecke Bebra–Erfurt, die Westeinfahrt in die Landeshauptstadt. Dieser dreigleisige Teil erhält zwei zusätzliche Neubaustrecken-Gleise.

Fahrzeiten VDE 8 – Stand Juni 2017
 * Sprinterzüge: 3 Zugfahrten pro Tag und Richtung

Realisierung
 Der Trassenabschnitt südlich von Erfurt bis Ilmenau wurde bis 2005 auf zirka 35 Kilometer Länge, einschließlich der Brücken und Tunnel im Rohbau fertig gestellt. Ab 2006 begann der Bau der Abschnitte der Neubaustrecke von Ilmenau bis Ebersfeld. Bogenschluss für den längsten Brückenbogen bei einer Talbrücke war September 2008 über dem Froeschgrundsee. Lückenschluss für die längste Brücke Thüringens, die Ilmtalbrücke bei Langewiesen, war Anfang März 2011. Ende Juni 2011 folgte der Durchschlag des längsten Tunnels des Projektes, des Tunnels Bleßberg. 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. Im Frühjahr 2016 haben die Testfahrten auf der Neubaustrecke begonnen. Seit 2016 wird bei Ebersfeld die Neubaustrecke an das bestehende Bahnnetz nach Nürnberg angeschlossen. Schon Ende 2008 ging der neue Bahnhof des künftigen Schnellbahn-Kreuzes im Bahnknoten Erfurt in Betrieb.

Bahn- 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 kleinstmögliche Varianten zur Trassierung untersucht. Die Schutzgüter (Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter) 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 wird und die ökologischen Zusammenhänge wenig beeinflusst werden. Tunnelstrecken wurden über das technisch notwendige Maß hinaus verlängert, um wertvolle Biotop 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 Grümpetalbrücke ist zusammen mit der Talbrücke

Froeschgrundsee eine der am weitesten gespannten Eisenbahn-Betonbogenbrücken Europas. Darüber hinaus werden nach einem landschaftspflegerischen Begleitplan die unvermeidlichen Eingriffe in den Naturraum nach wissenschaftlichen Gesichtspunkten ausgeglichen. Diese Maßnahmen umfassen über 1000 Hektar Fläche. Beispiele: Ablagerungsflächen – auf sogenannten „Landschaftsbauwerken“ (Deponien) werden die Ausbruchsmassen der Tunnel, Geländeeinschnitte und Fundamente langfristig abgelagert. Die Deponien werden entsprechend der natürlichen Topographie modelliert und mit naturraumtypischer Vegetation aufgeforstet. Sie werden bewusst gestaltet: Zum Beispiel durch Wiederaufforstung der Waldsäume und durch flächige Wald-, Rasen-, Baum-, Strauch- und Staudenanpflanzungen. Heudruschverfahren: Es werden einheimische, so genannte autochthone Pflanzen eingesetzt. Das Saatgut wurde dazu mit einem aufwendigen Verfahren auf speziellen Flächen in Thüringen gewonnen. Flutmulden: Im Maintal dienen sie neugebaut als Ersatz für den entzogenen Hochwasser-Stauraum im direkten Umfeld des Flusses. Dieser künstlich angelegter Hochwasserabfluss nimmt die natürlichen Formen der Mulden auf und wird zu einem Muldensystem verbunden. Zum Schutz vor Lärmbelästigungen 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. Die neue Schnellbahntrasse hat eine europäische Dimension: Die Strecke zwischen Nürnberg und Berlin ist ein wichtiger Abschnitt innerhalb der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V). Die Trasse gehört zu einem der neun Kern-Korridore im Eisenbahnverkehr, dem Skandinavien-Mittelmeer-Korridor, der von der finnischen Ostgrenze bis Sizilien reicht.



Neubaustrecke Ebersfeld–Erfurt

Streckenkarte

Aus- und Neubaustrecke Nürnberg–Berlin

DB Informationspunkt
 Neubaustrecke Ebersfeld–Erfurt VDE 8.1
 Goldberg 1, 98746 Goldisthal
 Aussichts-Plattformen und Aussichts-Punkte

Öffnungszeiten: November bis März
 Mittwoch – Sonntag 11 bis 18 Uhr
 April bis Oktober: Mi – So 12 bis 19 Uhr
 Telefon: 036781 247784
 E-Mail: infopunkt-vde8.1nbs@t-online.de

Informationspunkte an Bauwerken
 (frei zugänglich)

DB Informationspunkt
 Bahnknoten Erfurt
 Hauptbahnhof Erfurt
 Willy-Brandt-Platz 12
 99084 Erfurt

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

Impressum

Herausgeber
 DB Netz AG
 Großprojekt VDE 8
 Projektabschnitt NBS
 Ebersfeld–Erfurt
 Kurt-Schumacher-Straße 1
 99084 Erfurt
 Tel.: 0361 4300 242

Fotos:
 Deutsche Bahn AG
 Frank Kniestedt

Änderungen vorbehalten.
 Einzelangaben ohne Gewähr.
 Stand: September 2017
www.youtube.de/vde8
www.vde8.de

www.vde8.de

Einzelne Projekte wurden kofinanziert durch:

Operationelles Programm Verkehr EFRE Bund 2007–2013

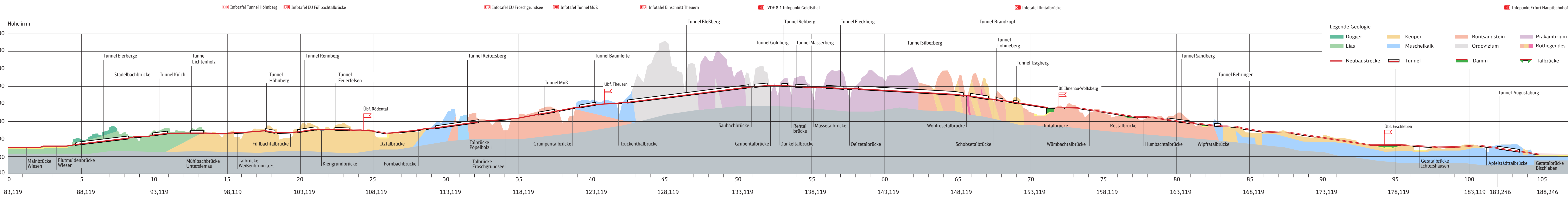
EUROPÄISCHE UNION
 Investition in Ihre Zukunft
 Europäischer Fonds
 für regionale Entwicklung

**Bundesministerium
 für Verkehr und
 digitale Infrastruktur**

unter 4 Stunden

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 Nürnberg–Berlin

Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)



Bundesland	Freistaat Bayern																		Freistaat Thüringen																			
Kreis	Lichtenfels				Coburg				Sonneberg				Hildburghausen	Sonneberg	Hildburghausen	Saalfeld-Rudolstadt	Ilm-Kreis				Erfurt																	
Gemeinde	Markt Ebsfeld	Stadt Bad Staffelstein	Großheirath	Untersiemau	Grub a.F.	Stadt Coburg	Stadt Rödenthal	Dörfles Esbach	Stadt Rödenthal	Roth	Almerswind	Grümpen	Schalkau	Truckenthal	Siegmundsburg	Stadt Eislefeld	Friedrichshöhe	Saargrund	Goldisthal	Masserberg	Katzhütte	Altenfeld	Großbreitenbach	Möhrenbach	Gehren	Langewiesen	Wümbach	Gräfnau-Angstedt	Niederwilligen	Traßdorf	Niederwilligen	Dannheim	Marlshausen	Dornheim	Rudisleben	Eischleben	Ichtershausen	Stadt Erfurt

