

PRESSEMITTEILUNG

Pautzfeld, im Oktober 2016



ICE-Strecke Erfurt – Leipzig/Halle

Liapor für die Hochgeschwindigkeitstrasse

Die Saale-Elster-Talbrücke, die Saubachtalbrücke, die Unstruttalbrücke und die Stöbnitztalbrücke sind Teil der neuen ICE-Strecke zwischen Erfurt und Leipzig/Halle. Auf allen Bauwerken besteht der Oberbau aus Liapor-Leichtbeton. Er erfüllt als leichter, stabiler, befahrbarer und drainagefähiger Baustoff alle speziellen Nutzungsanforderungen optimal.

Die ICE-Neubaustrecke zwischen Erfurt und Leipzig/Halle ist das Kernstück der neuen Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen München und Berlin. Besonderes Merkmal der Verbindung sind die zahlreichen Brücken, darunter die Saale-Elster-Talbrücke, die Saubachtalbrücke, die Unstruttalbrücke und die Stöbnitztalbrücke. Und die Spannweiten sind beachtlich: So ist allein die Saale-Elster-Talbrücke mit 6.465 Metern Länge nicht nur das längste Brückenbauwerk Deutschlands, sondern auch die längste Fernbahnbrücke in ganz Europa.

Die knapp 14 Meter breite Saale-Elster-Talbrücke weist insgesamt 208 Hohl- und Massivpfeiler auf, auf denen vier Meter hohe Stahlbetonhohlkästen lagern. Darauf befindet sich die eigentliche zweigleisige Bahntrasse. Sie ist hier, wie auch bei den anderen drei Brücken, als sogenannte feste Fahrbahn ausgebildet. Der Aufbau umfasst einzelne Gleistragplatten, die auf dem Unterbau, der Betontragschicht (BTS), elastisch gelagert und durch Vergussbeton fest verbunden sind. Dieses System sorgt für die nötige Gleislagestabilität und ist langlebiger und

Liapor GmbH & Co. KG

91352 Hallerndorf-Pautzfeld

www.liapor.com

E-Mail: info@liapor.com

Pressekoordination:

mk publishing GmbH

Döllgaststr. 7–9

86199 Augsburg

Fon 0821/34457-0

Fax 0821/34457-19

ISDN 0821/34457-50

E-Mail: info@mkpublishing.de

**Presstext und Bilder
sind auch als Download
im Internet verfügbar:
[www.liapor.com/de/presse/
pressemitteilungen.html](http://www.liapor.com/de/presse/pressemitteilungen.html)**

**Feste Fahrbahn
auf der Brücke**

wartungsärmer als die herkömmliche Bauweise mit Schotter und Bahnschwellen. Errichtet wurde die Saale-Elster-Talbrücke zwischen 2006 und 2013 von einer Arbeitsgemeinschaft aus Hochtief Construction AG, Adam Hörnig Baugesellschaft mbH & Co. KG und Gerdum u. Breuer Bauunternehmen GmbH.

Besondere Bedeutung kam beim Brückenbau dem Bereich zwischen den beiden Schienensträngen zu. Eine Verfüllung mit Schottersteinen kam von vornherein nicht infrage, da diese speziell bei hohen Fahrgeschwindigkeiten von den Zügen angesaugt werden und diese beschädigen. Gleichzeitig galt es, den Oberbau als befahrbare Spur auszubilden, damit im Notfall Einsatzfahrzeuge auf die Brücke gelangen können. „Gefragt war ein stabiler, dennoch leichter Baustoff, der zudem auch drainagefähig sein musste, um bei Starkregen Wasseransammlungen auf der Brücke zu vermeiden“, erklärt Peter Bednarek von der FBA Fertigbeton Anhalt GmbH & Co. KG. „Die Lösung boten rund 1.500 Kubikmeter haufwerksporiger Liapor-Leichtbeton mit UK braun 4-8 mm sowie einer weiteren Gesteinskörnung.“

Mit einer Rohdichte von $1,2 \text{ t/m}^3$ liegt der verwendete Liapor-Leichtbeton unterhalb des statisch zulässigen Höchstwerts, bietet mit einer Festigkeit von 7 N/mm^2 aber auch gleichzeitig die geforderte Stabilität. Dank seines haufwerksporigen Gefüges ist außerdem die schnelle und sichere Wasserableitung selbst großer Flüssigkeitsvolumina sichergestellt. Entwickelt wurde der Liapor-Leichtbeton in enger Abstimmung mit Liapor vom TBR Technologiezentrum GmbH & Co. KG in Bernburg sowie der FBA Fertigbeton Anhalt GmbH & Co. KG in Landsberg, die den Baustoff auch anlieferte. Für die

Haufwerksporig und multifunktional

Leicht, stabil und wasserableitend

Verarbeitung war die Porr Deutschland GmbH zuständig.

Auf allen vier Brückenbauten beträgt die Schichtstärke des eingebauten Liapor-Leichtbetons rund 40 Zentimeter. Die Anlieferung erfolgte mittels Betonmischern, die vor Ort auf Eisenbahngüterwagen verladen und auf die Brücke gefahren wurden. Dort gelangte der Leichtbeton mittels der Schüttrutschen in den zwischen einem und drei Meter breiten Spalt, wurde manuell verteilt und abschließend abgezogen. Nach erfolgreich absolvierten Belastungstests konnte im Dezember 2015 der reguläre Betrieb des neuen ICE-Streckenteilstücks aufgenommen werden. Bis 2017 erfolgt die Fertigstellung der gesamten Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen München und Berlin, auf der sich dann dank Höchstgeschwindigkeiten von 300 km/h die Fahrzeit von vormals sechs auf künftig vier Stunden verkürzen wird.

**Fit für Spitzen-
geschwindigkeiten**

4.000 Zeichen

Abbildungen

Bild 1

Die Saale-Elster-Talbrücke ist die längste Brücke Deutschlands. Ihr Oberbau besteht aus rund 1.500 Kubikmetern Liapor-Leichtbeton.

Foto: Liapor / Abdruck bei Urheberangabe honorarfrei

Bild 2

Der verwendete Liapor-Leichtbeton sorgt für die geforderte Stabilität, Festigkeit und Drainagefähigkeit auf dem Viadukt.

Foto: Liapor / Abdruck bei Urheberangabe honorarfrei

ICE-Strecke Erfurt – Leipzig/Halle



Bild 1

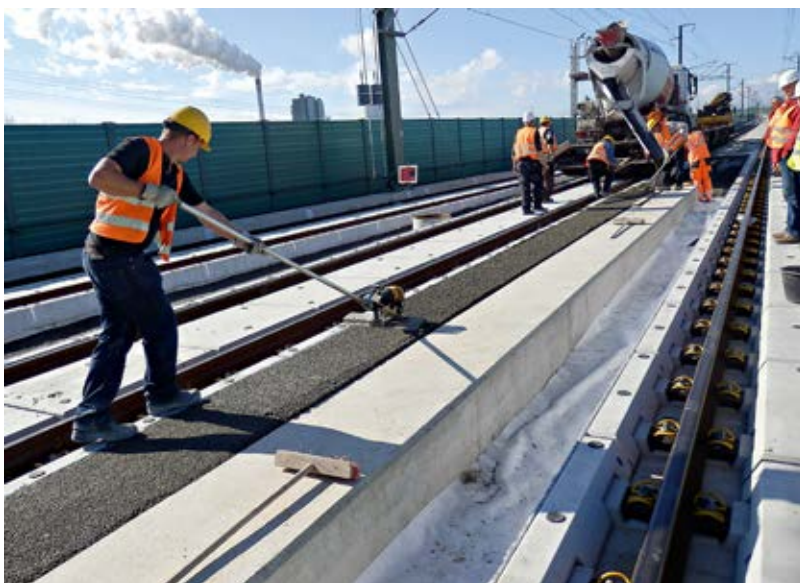


Bild 2