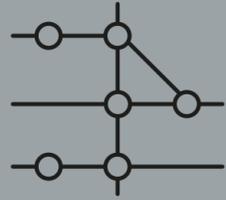


## Modernisierung der Bahninfrastruktur im Knoten Halle (Saale) Bereich Halle-Rosengarten – ESTW Angersdorf



### Knoten Halle

Der seit 2014 laufende Ausbau des Bahn-Knotens Halle umfasst den Aus- und Neubau von Gleisen, Stellwerkstechnik, Oberleitungsanlagen, Brücken und Haltepunkten. Dies kommt den Reisenden und der Wirtschaft zugute. Anwohner erhalten Schallschutz. Alte Stellwerke werden durch neue, moderne elektronische Stellwerke (ESTW) ersetzt. Im alten Spurplan durften die Züge teilweise nur mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h fahren. Nach dem Umbau fahren sie im Bereich des Bahnknotens 80 bis 160 km/h schnell. So bleiben die auf den neuen Schnellfahrstrecken gewonnenen Fahrzeitgewinne erhalten. Das Gesamtvorhaben wird die Bedeutung des Eisenbahnstandorts Halle weiter stärken – als Übergangspunkt zwischen dem Fern- und Regionalverkehr und als zentraler Umschlagpunkt für den Güterverkehr im Osten Deutschlands.

Mit der Eröffnung der Schnellfahrstrecken Erfurt–Halle/Leipzig 2015 und München–Halle/Leipzig–Berlin 2017 wurde die Saalestadt Teil des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Deutschen Bahn. 2018 nahm in Halle eine der modernsten Zugbildungsanlagen (Rangierbahnhof) Europas die Arbeit auf. Ende 2019 geht im Hauptbahnhof nach der modernisierten Ost- auch die Westhalle in Betrieb. Damit kommen die Hauptarbeiten im inneren Bereich des Bahnknotens zum Abschluss. Die Bauarbeiten verlagern sich in die äußeren Bereiche.



### Halle-Rosengarten

Die Modernisierung der Bahninfrastruktur beinhaltet auch den äußeren Knoten Halle. Dazu sind im Südwesten der Stadt folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Komplexmaßnahme Halle-Rosengarten
2. Neubau ESTW-A Angersdorf
3. Ertüchtigung der Saalebrücke und der Saaleflutbrücke
4. Tangierende Maßnahmen

Teil der Baumaßnahmen der südwestlichen Ein- und Ausfahrt der Bahn vom Hauptbahnhof in Richtung Angersdorf ist die „Komplexmaßnahme Halle-Rosengarten“. In diesem ersten Abschnitt wird der Spurplan erneuert und den künftigen Bedürfnissen bzw. den der modernen ESTW-Technik angepasst. Die alten Bahnanlagen waren überwiegend Ende des 19. Jahrhunderts entstanden.

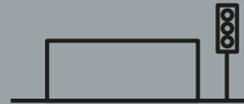
Neben der Spurplanerneuerung erfolgt der Abriss und der Neubau von drei Brücken, die Erweiterung des Haltepunktes Halle-Rosengarten und die Realisierung eines Lärmschutzkonzeptes zum Schutz der angrenzenden Wohngebiete.

Um die Belastung für die Anwohner so gering wie möglich zu halten, werden diese Teilprojekte und zahlreiche Einzelmaßnahmen der DB entlang der Strecke zwischen Halle Hauptbahnhof und Bahnhof Angersdorf gebündelt. Anstatt wie ursprünglich vorgesehen – zwischen 2019–2024 zu bauen, werden jetzt die einzelnen Vorhaben mit einer Sperrung zwischen Februar 2021 und November 2021 realisiert. Während dieser Bau-phase wird die Strecke, über die der Reiseverkehr nach Kassel, die S-Bahn nach Nietleben sowie der Güterverkehr rollen, voll gesperrt.



### Neue, barrierefreie Bahnsteige

Der Umbau des Haltepunktes Halle-Rosengarten wird den Ansprüchen modernen Zugverkehrs gerecht. Die 55 Zentimeter hohen Bahnsteige sind durch Treppen und über eine neugebaute Rampe barrierefrei erreichbar. Die Bahnsteiglänge wird 155 Meter betragen. Damit ist ein komfortables Ein- und Aussteigen über die gesamte Länge eines Zuges möglich. Alle Umbauten sind damit PRM-gerecht (PRM = Personen mit eingeschränkter Mobilität) und erleichtern mobilitäts-ingeschränkten Personen die Reise.



### Elektronische Stellwerke (ESTW)

Der Knoten Halle wird komplett auf Elektronische Stellwerkstechnik umgestellt. Die Stellwerke sichern, mit Hilfe von Weichen und Signalen die Gleisanlagen für den Zug. Lange Zeit wurde dies mit mechanischen Stellwerken getan. Im modernen Zugverkehr werden ESTW eingesetzt. In Mitteldeutschland sind diese an die Betriebszentrale in Leipzig angeschlossen und werden von dort gesteuert. Fahrdienstleiter steuern in Betriebszentralen per Computer die ESTW-Unterkentralen (ESTW-UZ) Weichen und Signale. Das ESTW-A Angersdorf wird Ende 2021 in Betrieb gehen.

### Lärmschutz

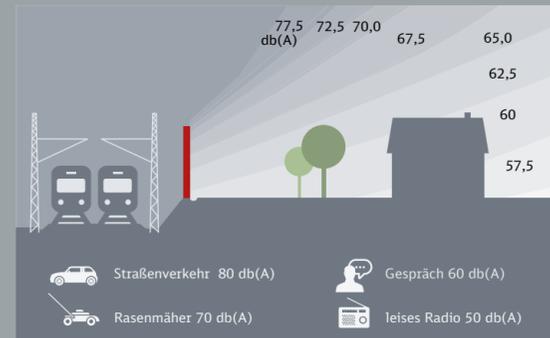
Schallschutz kann durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen realisiert werden. Dafür kommen an einzelnen Standorten beispielsweise Schallschutzwände (aktiver Schallschutz) oder Schallschutzfenster (passiver Schallschutz) zur Anwendung. Die Bahn baut Lärmschutzwände beidseitig der Strecke vom Haltepunkt Halle-Rosengarten bis zur Paul-Suhr-Straße. Lärmschutzwände bahnrechts der Kasseler Straße sind Bestandteil eines freiwilligen Programms des Bundes um den Schienenlärm an bestehenden Strecken zu reduzieren, hier besteht kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Beim Neu- oder Ausbau von Bahnstrecken basiert die Lärmvorsorge bei der Bahn auf den gesetzlichen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). In einem schalltechnischen Gutachten werden die Schallimmissionswerte und die Veränderungen durch die Baumaßnahmen errechnet. Darüber hinaus setzt die DB AG auf schallmindernde Maßnahmen an Fahrzeugen. Diese bekämpfen

den Lärm direkt an der Quelle, den Rädern. Die Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf die lärmarmen Verbundstoffbremssohlen – die sogenannte „Flüsterbremse“ – nimmt dabei einen zentralen Stellenwert ein. Der Einsatz lauter Güterwagen ist auf Basis des Schienenlärmschutzgesetzes (SchlärmschuG) ab 2020 nicht mehr zulässig. Weitere Informationen zum Thema Lärm- und Schallschutz erhalten Sie im Lärmschutzportal der DB AG: <http://www1.deutschebahn.com/laerm/start>.

### Bahnbau und Umwelt

Der Ausbau einer Eisenbahnstrecke ist mit Eingriffen in die Natur und in das Landschaftsbild verbunden. Diese werden jedoch nach einem detaillierten landschaftspflegerischen Konzept gemindert oder ausgeglichen. Vor dem eigentlichen Baubeginn werden Eidechsen abgesammelt und in vorbereitete geeignete Biotope umgesiedelt.



**Schallschutz durch eine Lärmschutzwand**  
Darstellung der Schallausbreitung an Schienenwegen, die Linien beschreiben die Verteilung gleicher Schalldruckpegel (Schalldruckpegel (Isophonen))

### Projektziele

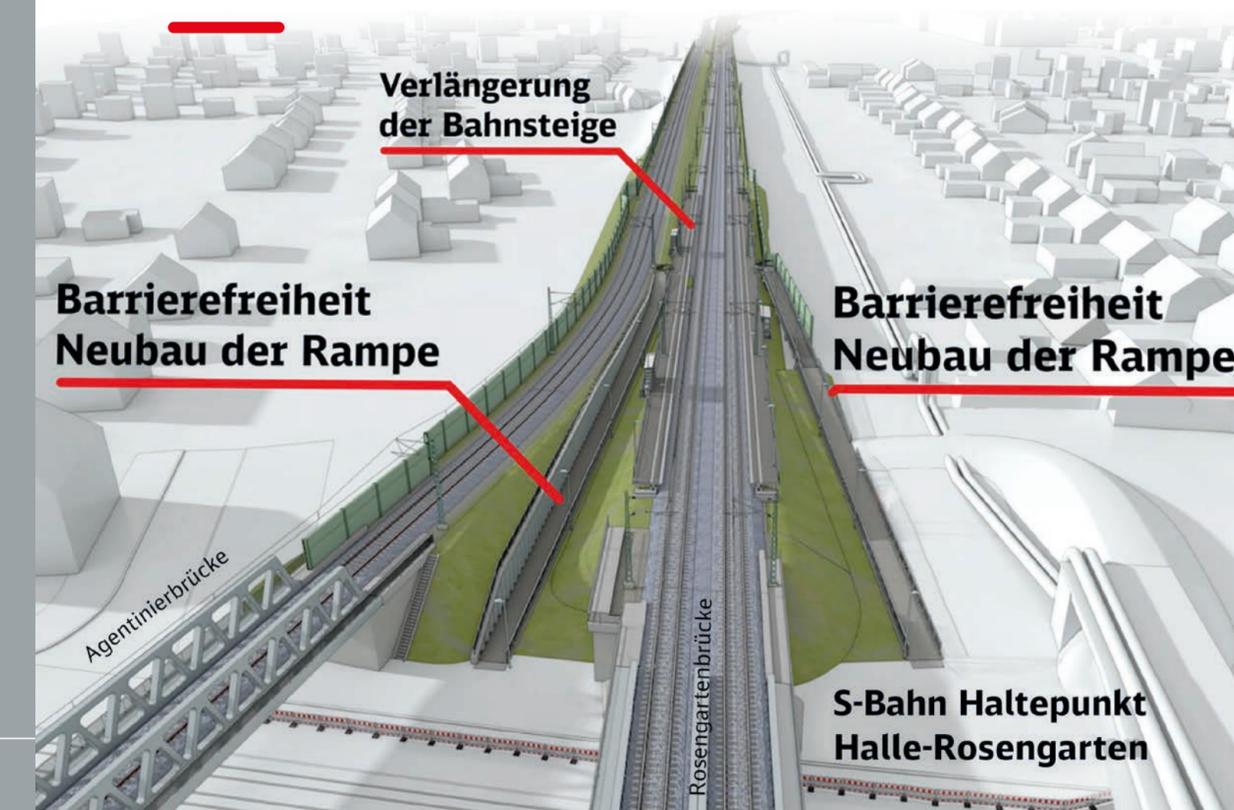
- ↑ Verbesserung der Zuwegung und des Reisekomforts am Haltepunkt Halle-Rosengarten
- 🚆 Steigerung der Vielfalt von Zughalten in Halle-Rosengarten
- 🚦 Dauerhafte Verfügbarkeit der Infrastruktur sichern und Aufhebung einer Langsamfahrstelle
- 👂 Lärmschutz für Anwohner

### Zahlen und Fakten

- Lärmschutzwände ca. 3.000 Meter
- Erneuerung Oberbau ca. 39.000 Meter
- Oberleitungen ca. 9.400 Meter
- Einzelmaste für Oberleitungsanlage 235



# Bahnknoten Halle (Saale) Komplexmaßnahme Halle-Rosengarten – ESTW Angersdorf



**Barrierefreiheit  
Neubau der Rampe**

**Verlängerung  
der Bahnsteige**

**Barrierefreiheit  
Neubau der Rampe**

**S-Bahn Haltepunkt  
Halle-Rosengarten**

### Impressum

Herausgeber  
DB Netz AG  
Projektabschnitt Knoten Halle  
Großer Brockhaus 5  
04103 Leipzig  
Foto: Mathias Plath, DB AG  
Titel, Klaus Heinrich

Änderungen vorbehalten.  
Einzelangaben ohne Gewähr.  
Stand: Mai 2019

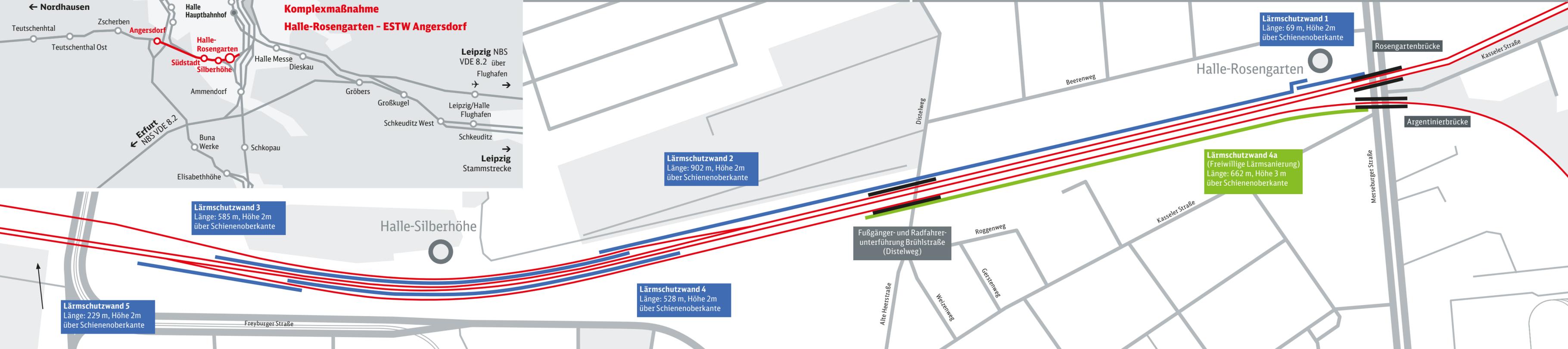
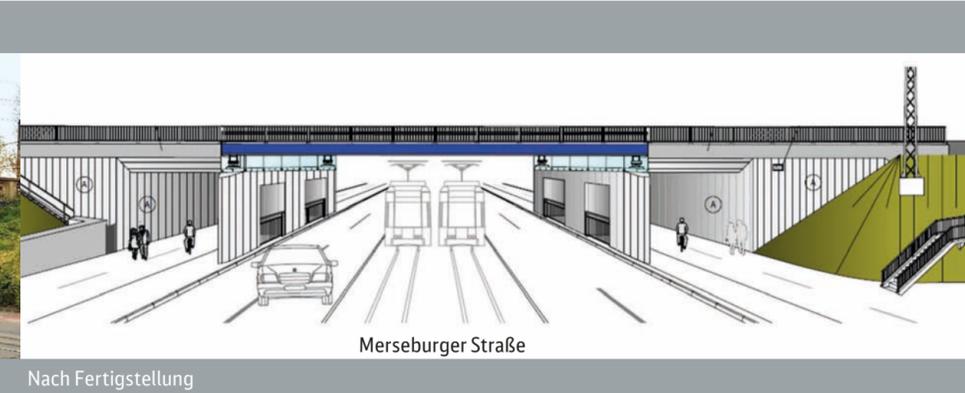
[www.youtube.de/vde8](http://www.youtube.de/vde8)  
[www.vde8.de](http://www.vde8.de)  
[halle-rosengarten-angersdorf@deutschebahn.com](mailto:halle-rosengarten-angersdorf@deutschebahn.com)



[www.vde8.de](http://www.vde8.de)

Für schnelleren und komfortableren  
Personen- und Güterverkehr

# Modernisierung der Bahninfrastruktur in Halle (Saale)



## Bauabschnitt Komplexmaßnahme Halle-Rosengarten

