

Das Licht der Welt erblickten in diesen Tagen im Kreißsaal auch diese neuen Erdenbürger, die wir Ihnen vorstellen möchten.

Die Babys finden Sie auch im Internet: [www.mz-web.de](http://www.mz-web.de)



**FABIAN** wurde am 11. August geboren. Da war er 50 Zentimeter groß und wog 3 040 Gramm. Seine Eltern sind Peggy und Daniel Schulz, die in Merseburg Zuhause sind.



**LINA FLORENTINE** kam am 10. August zur Welt. Sie war 51 Zentimeter groß und wog 3 218 Gramm. Ihre Eltern sind Juana Luther und Sebastian Beck aus der Kreisstadt Merseburg.

#### VORGEMERKT

#### AMTSBLATT

#### Tagesordnung und Wahlvorschläge

**QUERFURT/MZ** - Das Amtsblatt Nr. 25/2009 der Stadt Querfurt liegt im Rathaus der Stadt zur Einsichtnahme bereit. Darin enthalten sind u. a. die Tagesordnung der Sitzung des Hauptausschusses am 20. August sowie die Wahlvorschläge zur Ortschaftsrats-Ergänzungswahl in Schmon.

#### AUSSCHUSS

#### Sitzung findet in der Kita Meuschau statt

**MEUSCHAU/MZ** - Die erste Sitzung des Bildungsausschusses der Stadt Merseburg findet am 17. August um 18 Uhr in der Kita Meuschau statt.

#### STADTRAT

#### Es geht um eine Eingemeindung

**MÜCHELN/MZ** - Die außerordentliche Sitzung des Mücheln Stadtrates findet am Montag, 17. August um 20 Uhr im Rathaus, Sitzungssaal, statt. Dort geht es um die Gebietsänderungsvereinbarung zur Eingemeindung von Oechlitz.

#### GEMEINDERAT I

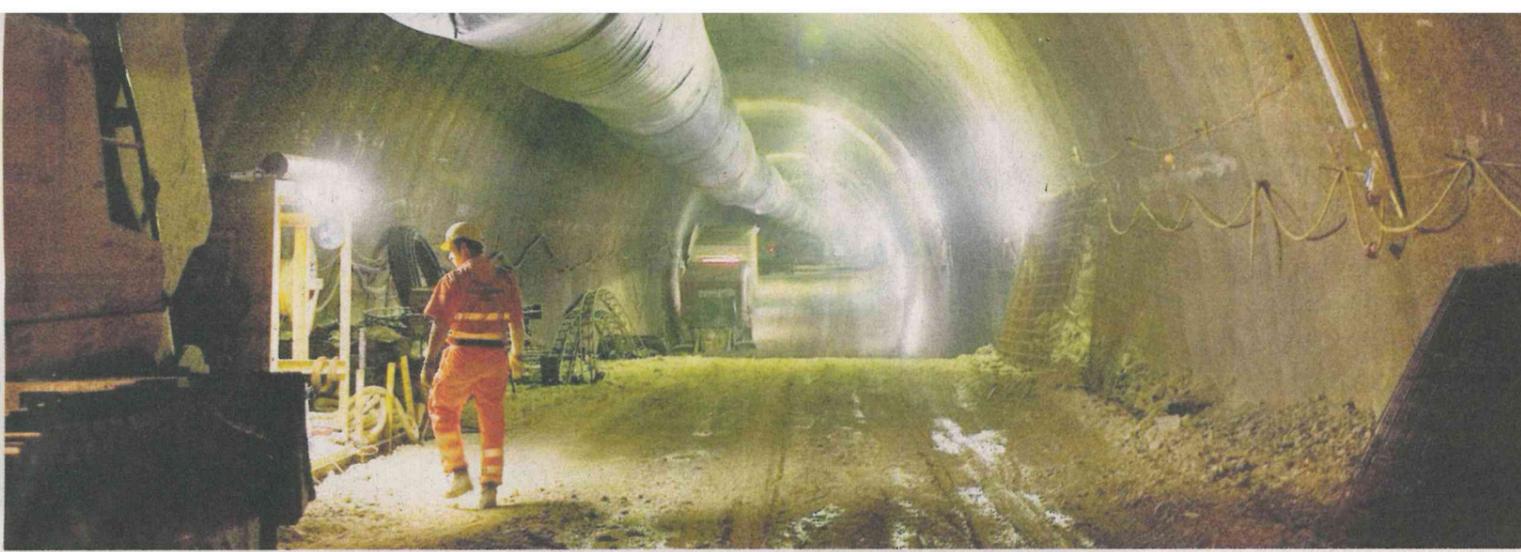
#### Sitzung in der Gemeindeverwaltung

**OECHLITZ/MZ** - Die Mitglieder treffen sich am Montag um 19 Uhr in der Gemeindeverwaltung Oechlitz zur Sitzung. Dort geht es um den Beitrittsbeschluss zur Stadt Mücheln.

#### GEMEINDERAT II

#### Räte treffen sich im Freizeitzentrum

**ESPERSTEDT/MZ** - Die Sitzung findet am Montag, 17. August um 19 Uhr im Kommunalen Freizeitzentrum, Pflaumenweg 1, in Esperstedt statt.



Ein Blick in die im Bau befindliche Röhre des Christine-Tunnels, durch den in einigen Jahren der ICE rasen wird.

FOTOS: PETER WÖLK

MZ - 14. August 2009

# Bohrer „fressen“ sich voran

**BAUARBEITEN** Im Osterbergtunnel bei Kalzendorf schaffen die Mineure am Tag einen Vortrieb von etwa zwölf Metern. Im Oktober wollen sie durchbrechen.

VON REGINA RETZLAFF

**KALZENDORF/MZ** - Sicher lenkt Bauleiter Herbert Sonnleitner den kleinen Bus in die Tunnelröhre, die den Namen seiner Patin Christine trägt. Kurz vorher hatte ein dumpfer Knall angezeigt, dass an der Ortsbrust im benachbarten Petra-Tunnel gesprengt worden war.

„Festhalten!“ Der Ruf kommt keine Sekunde zu spät. Der Wagen macht einen kleinen Hüpf. Der Untergrund ist steinig, staubig und mehr als nur uneben. Sonnleitner weicht einem von sechs Kippern aus, der auf dem Weg nach draußen ist. In der Mulde transportiert

riesigen Bohrer ins Gestein fressen, da steht man schlussendlich auf oder in der Kalotte. Die endet an der so genannten Ostbrust. In die werden gerade wieder Sprenglöcher gebohrt. 30 bis 40 Stück sind es, die zwischen 1,20 Meter und 1,50 Meter tief sein müssen. Die zwei Sprengmeister, wie fast alle Arbeiter in dieser Schicht Österreicher, sitzen dazu in ihrer klimatisierten Kabine im riesigen Bohrwagen und bedienen die Bohrer per Joystick. Der Lärm ist auch hier noch groß. Trotzdem läuft Musik. Die beiden jungen Alpenländer hören Freddy Quinn und grinsen, als sich die mitteldeutsche Journalistin darüber wundert.

Die beiden sind seit acht Stunden im Einsatz. Ihre Schicht dauert noch vier Stunden. „Wir arbeiten rund um die Uhr und die Woche im Zweischichtsystem“, ist von Detlev Siever zu erfahren, dessen Firma vom Bauherrn des künftigen Osterbergtunnels bei Kalzendorf, der Deutschen Bahn AG, mit der Bauüberwachung beauftragt ist. Gearbeitet wird nach dem Dekaden-System. Eine Schicht ist im Tunnel, eine Schicht hat Pause, eine Schicht ist auf Heimaturlaub. Und das für zehn Tage. Pro Schicht, so ist weiter zu erfahren, sind 38 Leute im Einsatz.

Noch während sich die Bohrer in die „Brust“ fressen, schieben drei Arbeiter Sprengstoff in die Löcher. Der wird schließlich verkabelt. Da dringt Herbert Sonnleitner mit österreichischem Charme zum Aufbruch. Es könnte brenzlich werden. Deshalb ziehen sich vor der Sprengung alle mitsamt Maschinen etwa 300 Meter zurück. Wir verschwinden durch einen Querstollen hinüber in den Petra-Tunnel. Auch hier wird frische Luft über ein Riesrohrsystem hereingedrückt. Dennoch schwitzen die Arbeiter, die nach dem Abtransport des Schuttes das Gewölbe sichern. Dazu werden Stahlträger in Hufeisenform



Die Löcher für den Sprengstoff werden etwa 1,50 Meter tief gebohrt.

eingetragen und mit Bewehrungsmatten versehen. Dann kommt Spritzbeton drauf. So kann das Gebirge nicht nachbrechen. Darauf erfolgt eine zweite Sicherung. Dabei bekommt die Röhre eine 25 Zentimeter dicke Spitzbetonschale.

Inzwischen lenkt Bauleiter Herbert Sonnleitner den kleinen Bus schon die rund 1 400 Meter zurück zum Tunneleingang. In wenigen Stunden wird auch seine Schicht zu Ende gehen. Dann sind die Mineure weitere zehn bis zwölf Meter hineingebrochen in den Berg. „Inzwischen laufen Wetten über Tag und genaue Stunde des Durchbruchs. Dafür liegen extra Listen aus. Das ist ein Spaß, den fast alle mitmachen“, erzählt Detlev Siever. „Mitte Oktober rechnen wir mit dem Durchbruch“, sagt Christian Fuß, Projektingenieur der Deutschen Bahn.

Dazu liege man gut in der Zeit. „Wir haben auch Glück. Denn einen Tunnel so wie hier von oben nach unten zu bauen, ist nicht üblich. Doch unser Tunnel ist trocken. Und sollte mal Wasser einbrechen, was wir nicht hoffen wollen, dann sind wir gewappnet.“

#### FAKTEN

#### Der Osterbergtunnel

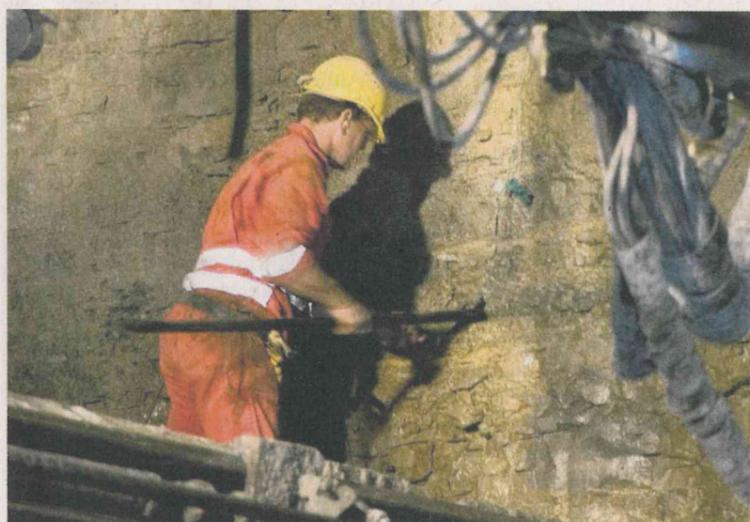
**Der im Zuge** der ICE-Neubaustrecke Erfurt-Leipzig geplante Osterbergtunnel ist 2 082 Meter lang und besteht aus zwei eingleisigen Röhren. Von den 2 082 Metern werden 2 027 in bergmännischer Bauweise ausgeführt. Eine Besonderheit ist, dass der Tunnel vom Ostportal in Kalzendorf aus mit fallendem Vortrieb in Richtung Unstruttal aufgeföhren wird. Die maximale Steigung beträgt zwölf Promille. Der Tunnelquerschnitt wird abgestuft ausgebrochen. Der vorausgehenden Kalotte folgt der Ausbruch von Strosse und Sohle.

Die Tunnelröhren haben einen Durchmesser von 9,6 Metern. In die erste Röhre wird eine zweite aus Beton eingebaut, in der dann der Zug fährt. Es gibt vier Querstollen. Die maximale Überdeckung beträgt 35 Meter. Etwa 600 000 Kubikmeter Ausbruchmasse müssen abtransportiert werden. Der Tunnelbau kostet 120 Millionen Euro.



er etwa zwölf Kubikmeter Erde und Gestein hinaus ans Tageslicht. Dort schüttet er den Ausbruch auf einen großen Berg, wo wiederum ein weiterer Bagger steht, der ihn auf riesige Lkw verfrachtet. Die rollen fast im Minutentakt leer heran und voll beladen wieder hinüber in den Steinbruch der Firma Lafarge in Karsdorf, wo der Ausbruch abgeladen wird. Dafür müssen sie die B 180 überqueren. Damit das unfallfrei geschehen kann, sorgt eine Kontaktampelanlage für freie Fahrt, sobald sich der Lkw nähert.

Am Tunneleingang fährt man schon fast auf der Sohle. Kommt man weiter hinein, geht es etwas höher auf der Strosse weiter und ziemlich weit vorn, da wo sich die



Sprengstoff kommt in die Bohrlöcher. Dann wird er verkabelt.



Der Ausbruch wird vor den Tunneln gelagert und dann abtransportiert.