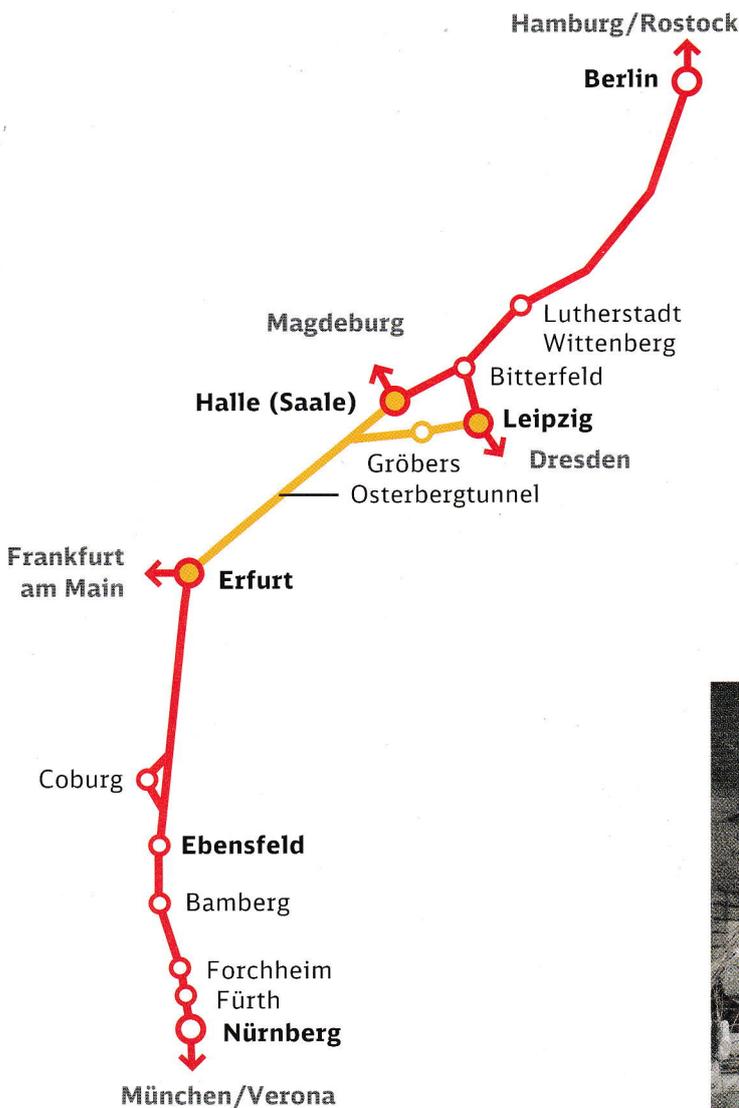


Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle Osterbergtunnel



Der im Zuge der Neubaustrecke (NBS) Erfurt–Leipzig/Halle gebaute Osterbergtunnel ist 2082 Meter lang und besteht aus zwei eingleisigen Röhren. Der Tunnel beginnt im Südwesten hinter der im Bau befindlichen Unstruttalbrücke bei NBS-Kilometer 249,8+85 und endet nahe Kalzendorf bei NBS-Kilometer 251,0+09,904. Er führt aus dem Nordhang des Unstruttals hinauf auf die Querfurter Platte.

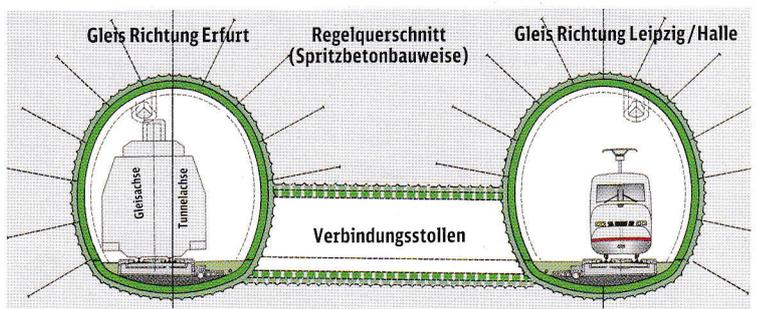
Von den 2.082 Metern werden 2.027 Meter in bergmännischer Bauweise ausgeführt. Eine Besonderheit ist, dass der Tunnel vom Ostportal in Kalzendorf aus mit fallendem Vortrieb in Richtung Westen, in Richtung Unstruttal, aufgefahren wird. Die maximale Steigung beträgt 12 Promille. Lediglich die restlichen 40 Meter werden vom Westportal aus gebaut und der Tunnelanschlag im Schutze einer Gewölbedeckelbauweise errichtet.

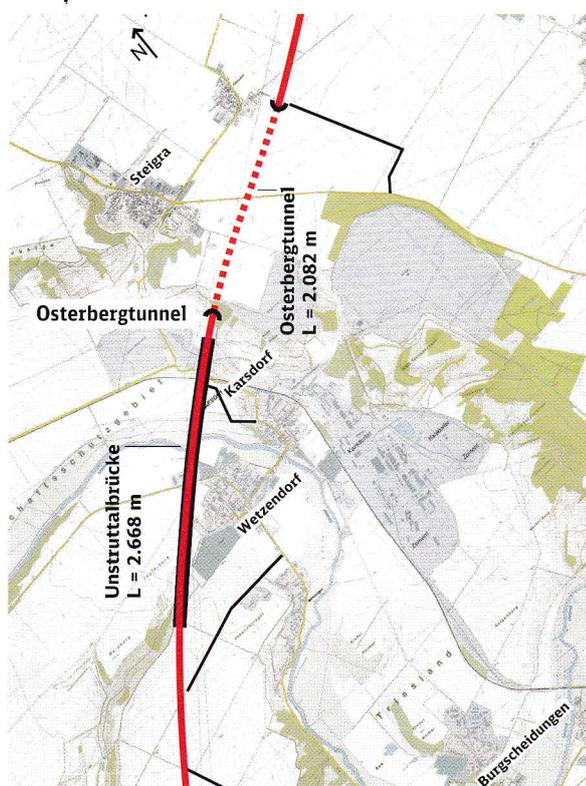
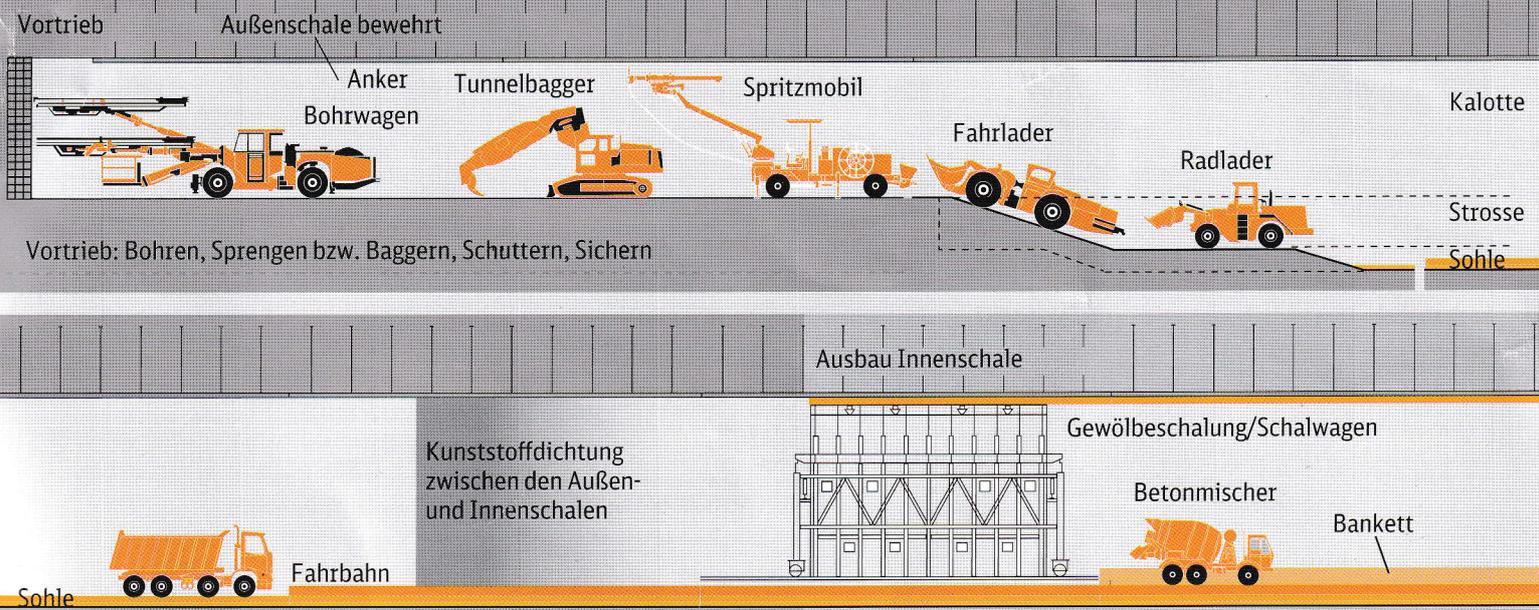
Der Ausbruch wird direkt in den nahe liegenden Tagebau des ansässigen Zementwerkes transportiert. Vor Beginn der Vortriebsarbeiten wird der Voreinschnittsbereich in Kalzendorf erstellt, der circa 500 Meter lang ist. Dieser Voreinschnitt diente als Startgrube für die folgenden Vortriebsarbeiten.



Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8
Aus-/Neubaustrecke
Nürnberg–Erfurt–Leipzig/Halle–Berlin

Dieses Projekt wird kofinanziert von der Europäischen Union
Transeuropäische Netze für Verkehrsinfrastrukturen (TEN)





- Neubaustrecke
- Talbrücke
- Tunnel

Auftraggeber/Herausgeber:

Deutsche Bahn AG
Kommunikation

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Südost
Großprojekt VDE 8
Großer Brockhaus 5, 04103 Leipzig
Tel.: 0341 2342-4143
www.vde8.de

Anhand der geologischen Prognose liegen die ersten 750 Meter des westlichen Bereichs im oberen Bundsandstein. Dieses Gebirge setzt sich aus Mergel, Kalkstein, Dolomit und Schluff zusammen und ist durch den ständigen Wechsel dieser angeführten Gesteinsarten charakterisiert. Die restliche Tunnelstrecke wird im unteren Muschelkalk aufgeföhren. Der Bergwasserspiegel liegt beim Westportal in der Höhe der Tunnelsohle, ansonsten liegt er weit unterhalb des Tunnels. Die wechselnden geologischen Verhältnisse und der prognostizierte Wasserandrang in Verbindung mit dem fallenden Vortrieb stellen für den Bau des Osterbergtunnels eine besondere Herausforderung dar. Die unvermeidlichen Eingriffe in die Natur werden nach einem detaillierten Plan ausgeglichen. Unter anderem entstanden im Kalktagebau zusätzliche Brutstätten für den geschützten Uhu. Der Tunnel war am 10. November 2009 mit beiden Röhren durchgeschlagen.

Zahlen und Fakten

| | |
|--------------------------|------------------------|
| Bauwerkslänge | 2.082 m |
| Tunnelröhren Durchmesser | 9,6 m |
| Entwurfsgeschwindigkeit | 300 km/h |
| Querstellen | 4 |
| maximale Überdeckung | 35 m |
| Baumethode | bergmännisch |
| Ausbruchmassen | 600.000 m ³ |
| Investition | 120 Mio. € |

Bauzeit: ab 2008–2012

Bauherr: DB Netz AG

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: November 2009