

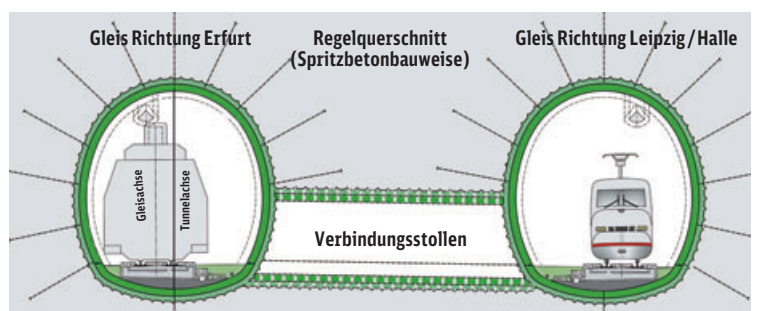
Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle Osterbergtunnel



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 wurden 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, aufgeföhren 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.

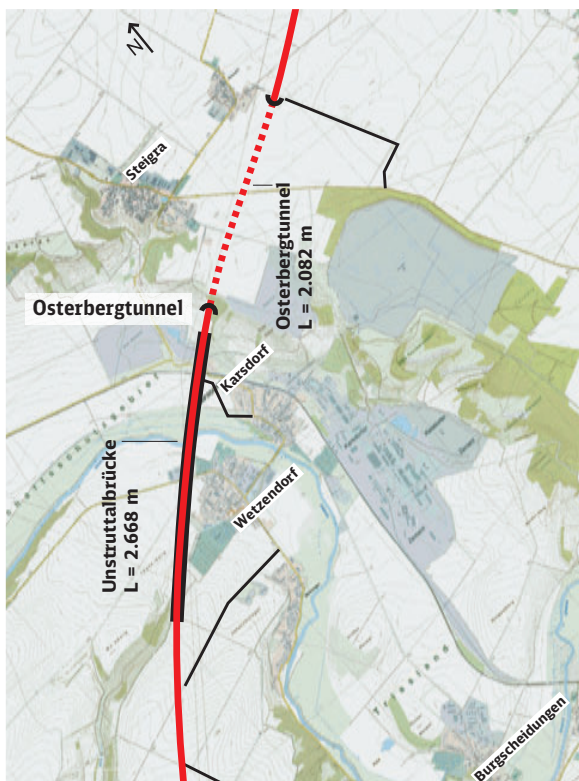
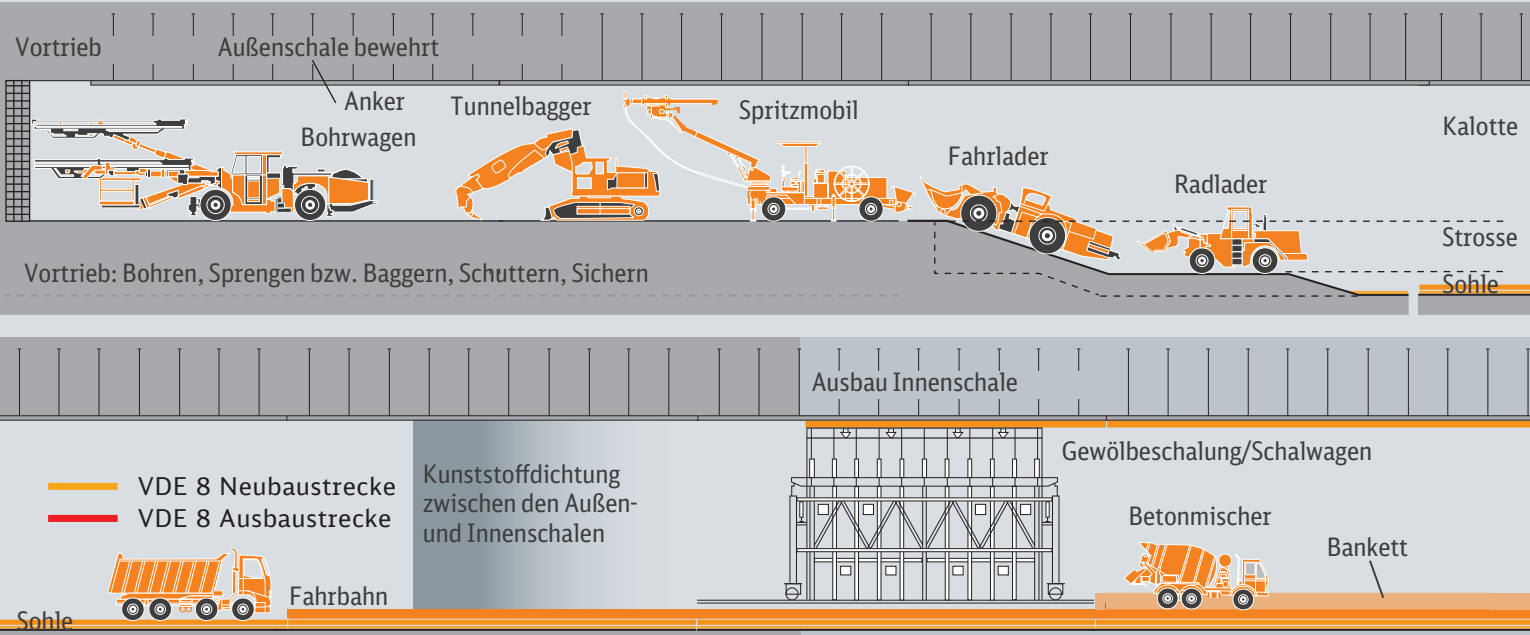
Der Ausbruch wird direkt in den nahe liegenden Tagebau des ansässigen Zementwerkes transportiert. Vor Beginn der Vortriebsarbeiten wird der Voreinschnittsbereich in Kalzendorf erstellt, der zirka 500 Meter lang ist. Dieser Voreinschnitt diente als Startgrube für die folgenden Vortriebsarbeiten.



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)

Bauverfahren



- Neubaustrecke
- Talbrücke
- - - Tunnel

Herausgeber

DB ProjektBau GmbH
 Regionalbereich Südost
 Großprojekt VDE 8
 Projektabschnitt
 NBS Erfurt–Leipzig/Halle
 Großer Brockhaus 5
 04103 Leipzig
 Tel.: 0341 2342 4111
 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 aufgefahren. 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. €

Inbetriebnahme der Strecke	2015
----------------------------	------

Bauherr: DB Netz AG

Änderungen vorbehalten
 Einzelangaben ohne Gewähr
 Stand: März 2010