

# Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt, Verkehrsprojekt Deutsche-Einheit-Schiene-Nr. 8 Tunnel Bleßberg / Thüringen, Bauüberwachung Los 2

## Projektbeschreibung

Der Bleßbergtunnel ist mit 8.314 m der längste Tunnel der insgesamt 107 km langen Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt der Deutschen Bahn AG. Der Tunnel ist in 3 Lose aufgeteilt. Die Auffahrung des Loses 2 (Südabschnitt) erfolgt über den vorab als Los 1 hergestellten Notausgang 2.

Der zweischalige Ausbau (temporäre Außenschale, endgültige Innenschale) entspricht den Grundsätzen der neuen österreichischen Tunnelbaumethode (NÖT).

Bei einer Überlagerung bis zu 330 m werden bereichsweise, d.h. insbesondere an größeren Störungen gebundene Druckwasserspiegel erwartet.

## Leistungen Müller + Hereth

Örtliche Bauüberwachung, geologische, geotechnische und hydrologische Beratung (in Arbeitsgemeinschaft).



Bleßberg Voreinschnitt Süd

## Technische Daten

|                                        |                                                      |
|----------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Eisenbahntunnel, 1 Röhre, 2-gleisig    |                                                      |
| Gesamtlänge:                           | 8.314 m, davon                                       |
| Los 2:                                 |                                                      |
| Voreinschnitt Süd:                     | 237 m mit ca. 20 m offene Bauweise                   |
| Hauptröhre:                            | 4.643 m bergmännische Bauweise                       |
| Notausgang 1:                          | 410 m bergmännische Bauweise                         |
| Notausgang 2:                          | 945 m (bereits vorab als Zugangsstollen hergestellt) |
| Notausgang 3:                          | 814 m bergmännische Bauweise                         |
| Notausgang 4:                          | 40 m bergmännische Bauweise – Schacht                |
| 2 Nutzräume über SO:                   | 92 m <sup>2</sup>                                    |
| Ausbruchfläche bergmännische Bauweise: |                                                      |
| Hauptröhre:                            | ca. 120 m <sup>2</sup>                               |
| Notausgänge:                           | ca. 30 m <sup>2</sup>                                |
| Baubeginn:                             | 2006                                                 |
| Bauende:                               | voraussichtlich 2011                                 |
| Baukosten:                             | 63 Mio. €                                            |

## Geologie

Generelle Trassenrichtung von Süden nach Norden:

Im Süden söhllich gelagerte Kalk- und Mergelsteingebirge des Unteren und Mittleren Muschelkalkes. Durchfahrung der regionalen Hauptstörung (Fränkische Linie). Hier ist das variszisch steilgefaltete Schiefergebirge des Thüringer Waldes auf die söhligen Sedimentgesteine der süddeutschen Großscholle aufgeschoben. Im weiteren Anstieg zum Scheitel des Thüringer Waldes werden auf der gesamten Strecke steilstehende Wechsellagerungen von quarzitischen Ton- / Schluffschiefer und Quarziten des Ordovizium und Präkambriums durchfahren. Der Quarzitanteil wechselt von dünner Quarzitbänderung bis zur Dominanz, d.h. dünne Tonschieferinlagerungen zwischen Quarzitbänken.

## Auftraggeber

Deutsche Bahn AG, vertreten durch  
DB Projektbau GmbH  
NL Südost, Projektzentrum Erfurt  
Kurt-Schumacher-Straße 1  
99084 Erfurt



Streckenkarte (Auszug)