

Wenn die Bahn durch den Berg will

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit - Tunnel Müss

Die Deutsche Bahn baut eine neue ICE-Strecke von Nürnberg über Erfurt, Leipzig/Halle nach Berlin. Dabei wurde die NBS-Strecke zwischen Erfurt und Ebenfeld von Grund auf neu geplant und gebaut. Die 107 km lange Zugstrecke führt durch die Berge und Täler des Thüringer Waldes. In ihrem Verlauf entstehen 22 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 41 km und 29 Brücken von 12 km, sowie deren verbindende Einschnitte und Dämme. Weiterhin sind drei Überholbahnhöfe auf der zukünftig zweigleisigen elektrisierten Eisenbahnstrecke für den Reise- und Güterverkehr geplant. Die Züge werden auf einer so genannten "festen Fahrbahn" mit Geschwindigkeiten von bis zu 300 km/h Thüringens Landschaft durchqueren.



Der Tunnel für die Einheit

Der drei Kilometer lange Abschnitt Tunnel Müss ist Bestandteil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Schiene Nr. 8 und verbindet im südlichen Abschnitt die Länder Thüringen und Bayern. Hier realisiert die Deutsche Bahn mit AMAND und der Schachtbau Nordhausen GmbH in der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Müss ein wichtiges Teilstück der insgesamt 500 km langen Strecke durch Deutschland.

Unser ARGE-Partner sprengt - AMAND bewegt 1,2 Mio. m³ Erde

Nach der neuen österreichischen Bauweise im bergmännischen Sprengvortrieb fuhr unser ARGE-Partner SBN den eigentlichen Tunnel auf einer Länge von 745 m auf. Unsere Firma realisierte die Pläne der Einschnitte und Dämme als Bindeglieder zu der im Norden entstehenden Grümpentalbrücke und der im Süden im Bau befindlichen Froschgrundbrücke. Es waren insgesamt 2,3 km Erdarbeiten mit einem Volumen von 1,2 Mio. m³, davon 70 % Fels/Buntsandstein auszuführen. Dafür war erforderlich, dass 2,5 km Baustraße für den Transport von Bodenmaterialien aus den Einschnitten und dem Tunnel gebaut wurden. Dieser Aushub wurde anschließend auf zwei eigens dafür entstehende Erdstoffdeponien profilgerecht eingebaut. Der Leistungsanteil von AMAND belief sich auf eine Gesamtsumme von 12 Mio. €. Die beim Aushub entstandenen Böschungen wurden mit einem Böschungsfiler aus 50.000 m³ Hartgestein 0/100 belegt, um den sehr witterungsempfindlichen Buntsandstein entsprechend zu schützen. Aufgrund von punktuell austretenden Schichtenwässern, war es nötig Rigolen in den Fels zu bauen, um dieses Wasser anschließend geordnet abführen zu können. Als Unterbau der "festen Fahrbahn" wurden 70 bis 100 cm Boden unter dem Planum mit Bindemittel verbessert und anschließend erfolgte der Einbau einer PSS von gesamt 40.000 t.

AMAND baut weitere Wege

Die Baumaßnahme Tunnel Müss umfaßte außerdem das Herstellen von 2 km Wirtschafts- und Rettungswegen, die Umverlegung der Verbindungsstraße K17 auf einer Länge von 300 Metern und den Umbau des Trinkwasseranschlusnetztes im Bereich des Südportals.



Zahlen & Fakten

Herstellung von insgesamt 2,3 km Länge Tiefenentwässerung beidseitig

- 500 m Staukanäle, Nennweiten DN 3.000, 1.400 und 1.200 im Südeinschnitt,
- 20 m Sammelleitung im Mikrotunnelvortrieb im Nordeinschnitt,
- Huckepackleitung mit Sammelleitungen, Nennweiten DN 600-300 und Drainage-Leitungen DN 200-400