

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8

Neubaustrecke Ebensfeld - Erfurt

Planfeststellung Bau-km 41,4+00 - 56,4+15

Erläuterungsbericht

Anlage 0.1

7.7 Signaltechnik und Telekommunikationsanlagen

Die gesamte signal- und telekommunikationstechnische Streckenausrüstung wird zusammen mit der NBS-Trasse planfestgestellt. Hierzu gehören

- Signaleinrichtungen
- Einrichtungen der Linienzugbeeinflussung
- Kabelanlagen auf beiden Seiten der Strecke
- Funkanlagen für die innerbetriebliche Kommunikation und für die Kommunikation der Reisenden
- streckenbezogene Fernsprechanlagen
- streckenbezogene Steuerungs- und Meldeanlagen
- die entlang der Strecke für Betrieb und Unterbringung erforderlichen baulichen Einrichtungen, wie Funkmaste und Schalthäuser.

7.8 Hochbauten

Die Hochbauten für Streckenausrüstung und Tunnelnotausgänge werden zusammen mit der NBS-Trasse planfestgestellt. Hierzu gehören:

- Stellrechnergebäude für Überleitstellen,
- Stellrechnergebäude für Überleitstellen mit Abzweig,
- Stellrechnergebäude in Überholbahnhöfen,
- Gebäude für die Schaltanlagen in Unterwerken und Schaltposten,
- Hochbauten für Tunnelnotausgänge und
- Funkhäuser in Verbindung mit Funkmasten.

7.9 Brand- und Katastrophenschutz

Die möglichen Sicherheitskonzepte für Tunnel mit oder ohne Vorhalten von Rettungszügen sind nach derzeitigem Erkenntnisstand als gleichwertig zu betrachten.

Für den Brand- und Katastrophenschutz bei Tunnellagen der NBS Ebensfeld - Erfurt kommt unter Berücksichtigung aller lokalen Gegebenheiten das "Sicherheitskonzept ohne Rettungszug" zur Anwendung. Für die zweigleisigen Tunnelröhren

werden Notausgänge für die Selbst- und Fremdreitung im Abstand von etwa 1 000 m angestrebt, so daß sich im Tunnel Rettungsweglängen von etwa 500 m ergeben.

Die notwendigen Anlagen des Brand- und Katastrophenschutzes sind Bestandteil der abschnittswisen Planfeststellung. Eine detaillierte Erläuterung enthält Erläuterungsbericht Teil II, Kap. 8.1.

7.10 Landschaftspflegerische Begleitplanung

Die landschaftspflegerische Begleitplanung wird auf der Basis

- des aus dem Raumordnungsverfahren vorhandenen Datenmaterials,
- der Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung und
- der mit dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (StMLU) und dem Thüringer Ministerium für Umwelt- und Landesplanung abgestimmten Bewertungsmethodik für Eingriffserheblichkeit und Ausgleichsbedarf

erarbeitet. Die Einzelmaßnahmen sind Bestandteil der abschnittswisen Planfeststellung (siehe Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen).

8. Genehmigung, Planfeststellung

8.1 Genehmigung der NBS Ebensfeld - Erfurt

Die Genehmigung der NBS Ebensfeld - Erfurt erfolgt durch den Bundesminister für Verkehr auf der Grundlage des Rahmenentwurfes und dem Ergebnis der Planfeststellung.

Die Landesstraße II O 94 zwischen Mausendorf und Stelzen wird auf der Depo Stelzen wiederhergestellt.

Wirtschaftswege im Bereich der Deponie werden in unveränderter Lage auf der Deponie wieder hergestellt.

6.3 Straßen und Wege im Abschnitt Goldisthal - Masserberg, km 49,9 + 50 - 56,4 + 15

Die vorhandenen Wegebeziehungen in diesem Abschnitt bleiben von der Trasse weitgehend unberührt, da die Wege im Bereich von Tunnelstrecken und unter Talbrücken kreuzen.

ES werden örtliche Verschwenkungen von Wegen vorgenommen, um Pfeiler und Widerlager von Brücken oder Tunnelportale zu umfahren.

Durch die Deponie Masserberg Ost und West beeinträchtigte Wege werden wieder hergestellt. Die sogenannte Allee, ein gerade Wegeverbindung von Masserberg zum Schmiedebacher Kopf, wird in gleicher Lage auf der Deponie wieder errichtet.

6.4 Zufahrten zu Rettungsplätzen, Tunnelportalen und Brückenwiderlagern

Zufahrten zu Rettungsplätzen, Tunnelportalen und Brückenwiderlagern werden an das vorhandene Wegenetz angeschlossen.

Im Bedarfsfall werden vorhandene Wege den geänderten Anforderungen angepaßt.

6.5 Entwurfselemente

Die Entwurfselemente, insbesondere die Grenz- und Richtwerte, entsprechen den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS-L1 1984, RAS-Q 1982) bzw. den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1988).

Die Wahl der Entwurfsgeschwindigkeit erfolgt in Abhängigkeit von der maßgeblichen Straßen- bzw. Wegekategorie.

Für die Landesstraße L II O 94 ist eine Entwurfsgeschwindigkeit von 60 km/h zugrunde gelegt.

6.6 Regelquerschnitte der Straßen und Wege

Aufgrund des vorhandenen Ausbaus der betroffenen Straße wird für die Landesstraße LII O 94 der Querschnitt d 2 (RQ 10) gewählt (vgl. Anlage 6.1, Blatt 2).

Den Regelquerschnitt für den Neubau von Wirtschaftswegen zeigt Anlage 6.1, Blatt 1,

Den Regelquerschnitt für die Zufahrten zu Rettungsplätzen zeigt Anlage 6.1, Blatt 3.

6.7 Straßenausstattung

Nach den einschlägigen Richtlinien, Merkblättern und Vorschriften werden die geänderten Straßen- und Wegeabschnitte in Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger mit Leiteinrichtungen, Fahrbahnmarkierungen, Beschilderungen und Verkehrszeichen ausgestattet.

7. Brücken und Ingenieurbauwerke für Straßen, Wege und Zufahrten

Für die Kreuzung der NBS-Trasse durch Straßen und Wege sind keine eigenen Straßen- oder Eisenbahnbrücken erforderlich, da alle kreuzenden Straßen und Wege über Tunnel oder unter Talbrücken geführt werden.

Entlang einiger Wege, Zufahrten, Rettungs- und Wendeplätze werden Stützbauwerke angeordnet, um die Böschungslängen und damit den Flächenverbrauch zu minimieren.

Dabei kommen die nachfolgend genannten Raumgitterwände zur Anwendung, die Stützwände mit guter landschaftsgestalterischer Anpassung darstellen:

- an der Rettungszufahrt zum Nordportal Tunnel Bleißberg, Länge ca. 440 m, Bauwerksnr. 49.13
- am Rettungsplatz Nordportal Tunnel Bleißberg, Länge ca. 35 m, Bauwerksnr. 49.14
- an der Rettungszufahrt zum Nordportal Tunnel Goldberg, Länge ca. 35 m, Bauwerksnr. 51.18
- an den Aufstellplätzen für Rettungsfahrzeuge im Grubental, Länge ca. 53 m, Bauwerksnr. 51.19
- an der Zufahrt zum Widerlager Nord der Grubentalbrücke, Länge ca. 30 m, Bauwerksnr. 51,20
- an der Wegverbreiterung unter der Dunkeltalbrücke, Länge ca. 70 m, Bauwerksnr. 51,39
- an der Rettungszufahrt zum Nordportal Tunnel Rehberg, Länge ca. 340 m, Bauwerksnr. 52.4
- an der Zufahrt zum Widerlager Süd der Rehtalbrücke, Länge ca. 30 m, Bauwerksnr. 52.25
- an der Rettungszufahrt zum Südportal Tunnel Masserberg, Länge ca. 330 m, Bauwerksnr. 52.38
- am verlegten Forstweg am Widerlager Süd der Massetalbrücke, Länge ca. 30 m, Bauwerksnr. 54.5
- an der Zufahrtstraße zur zentralen Baustelleneinrichtung im Bereich der Deponie Masserberg Ost, Rückbau nach Fertigstellung der Maßnahme, Länge ca. 250 m, Bauwerksnr. 122

8. Talbrücken (Anlage 8)

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt werden fünf Talbrücken bei der Querung von Fluß- bzw. Trockentälern erforderlich.

9. Tunnelbauwerke (Anlage 4 und 9)

9.1 Brand- und Katastrophenschutz

9.1.1 Sicherheitskonzept

Für die Tunnel der NBS Ebensfeld - Erfurt wird ein Sicherheitskonzept erstellt, das die Einrichtungen der Selbst- und Fremddrettung sowie Maßnahmen zur Verhinderung oder zur Minderung der Ausmaße von Schadensereignissen enthält. Grundlage hierfür sind die in der DS 800 02 (B3) der Deutschen Bahn angegebenen baulichen Anlagen.

Für die NBS Ebensfeld - Erfurt wurden die erforderlichen baulichen Anlagen für den Brand- und Katastrophenfall für die Varianten

- Sicherheitskonzept mit Vorhaltung von Rettungszügen mit Rettungsweglängen für die Selbstrettung von rd. 1000 m
- Sicherheitskonzept ohne Vorhaltung von Rettungszügen mit Rettungsweglängen von rd. 500 m

untersucht.

Es ist ein Sicherheitskonzept ohne Rettungszug vorgesehen.

9.1.2 Bauliche Anlagen

9.1.2.1 Rettungswege

Die Regelquerschnitte der Tunnel auf der NBS Ebensfeld - Erfurt sind so ausgelegt, daß ein Rettungsweg von $\geq 1,60$ m Breite und 2,20 m Höhe zur Verfügung steht (siehe Bild 9.1). Örtlich kann die Wegbreite durch Einbauten bis zu 40 cm eingeschränkt werden (s. Regelquerschnitt Anlage 9.1). Die Gehwege aus dem Tunnel werden über die Randwege auf der freien Strecke zum Rettungsplatz geführt.

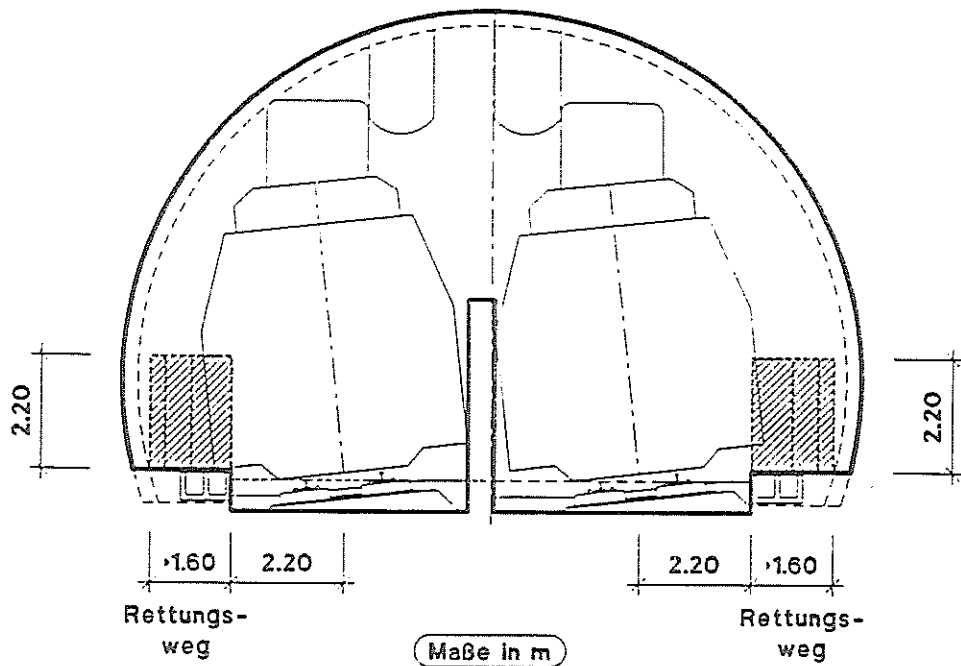


Bild 9.1: Rettungsweg in der Tunnelröhre

9.1.2.2 Notausgänge

Es werden Notausgänge im Abstand von im allgemeinen rd. 1000 m angelegt, so daß sich Rettungsweglängen von rd. 500 m ergeben.

Diese Notausgänge werden ausgeführt als

- Rettungsschächte

Die Schächte werden mit integrierter Treppenanlage, Leitengang für Einsatzkräfte und Einbringöffnung ausgeführt und sind für Höhen zwischen Schienenerkante und Gelände bis 30 m, in begründeten Ausnahmefällen bis 60 m vorgesehen.

Die Treppen werden mit einer Breite von 2,00 m ausgelegt, die weiteren Abmessungen gehen aus Bild 9.2 hervor.

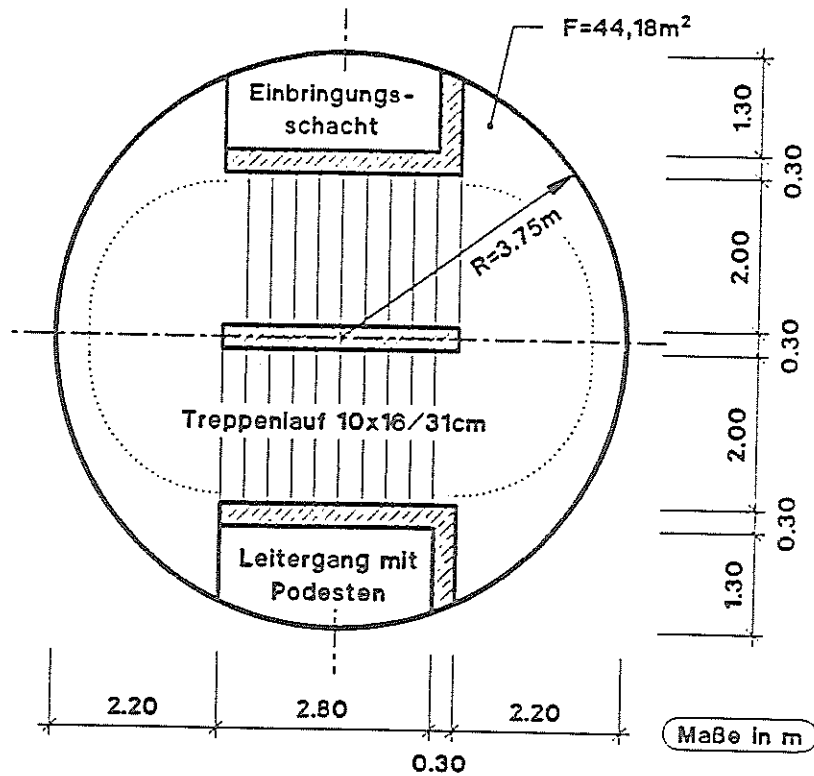


Bild 9.2: Lichtraumabmessungen des Rettungsschachtes

■ Rettungsstollen

Die Stollen werden mit max. 12,5 % Längsneigung ausgebildet. Bei Längen von unter 300 m wird ein begehrbarer Querschnitt von mind. $2,25 \times 2,25$ m vorgesehen (siehe Bild 9.3). Bei flachem Gelände ist am Ende des Stollens ein Treppengebäude vorgesehen, um einen langen Einschnitt, der aus wasserwirtschaftlichen Gründen einzuhausen ist, zu vermeiden.

Bei Längen über 300 m wird der Rettungsstollen befahrbar ausgeführt. Das Lichtraumprofil von $2,5 \times 3,1$ m erlaubt das Befahren mit üblichen Fahrzeugen der Feuerwehr und Rettungsdienste (siehe Bild 9.4). Daneben ist ein 1,60 m breiter Gehweg angeordnet.

Für den einspurigen Fahrweg werden Ausweichstellen mit einer Länge von 20 m im Abstand von rund 200 m (siehe Bild 9.5) und Wendestellen vor den Schleusen vorgesehen.

Für die Dimensionierung der Wendestellen wurden die Schlepkkurven für einen LKW mit Hinterachsstand 6,75 m zu FZ-Vorderkante und 1,5 m zu FZ-Hinterkante mit einem Radius von 8 m ermittelt (siehe Bild 9.6).

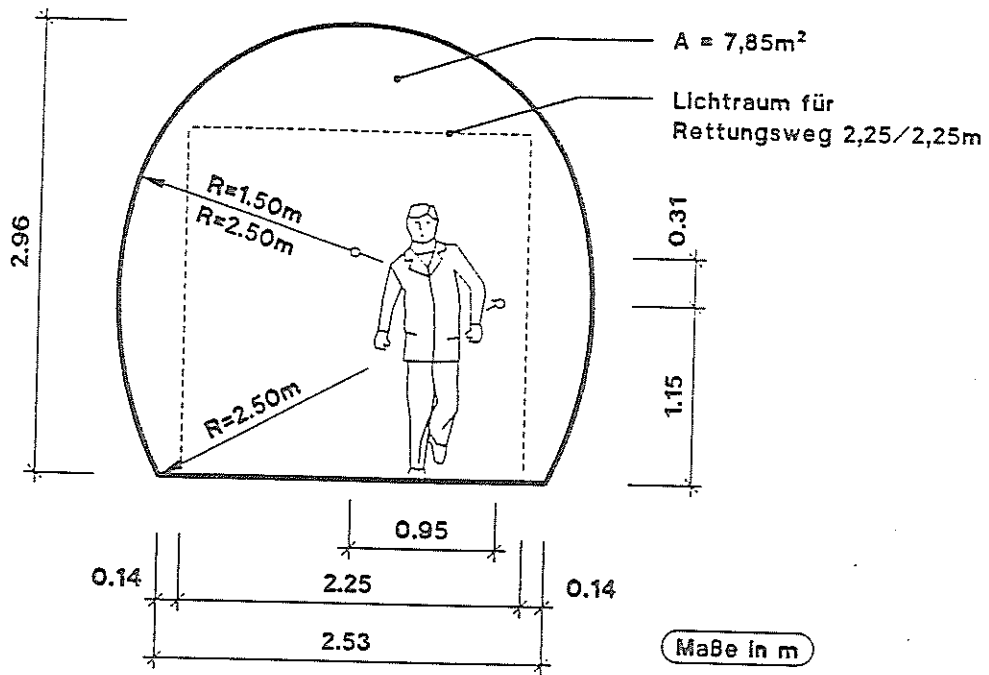


Bild 9.3: Lichtraumabmessungen des begehbaren Rettungsstollens

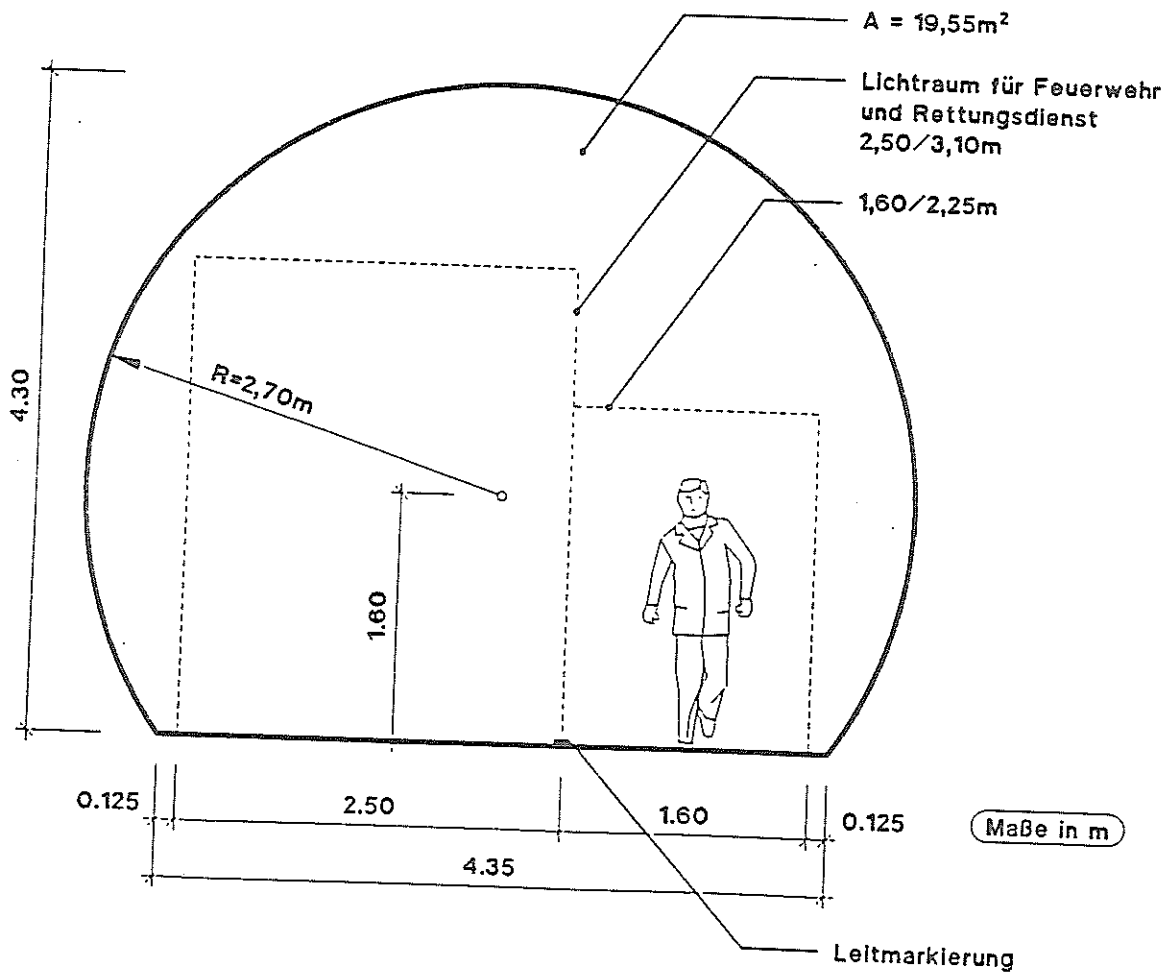


Bild 9.4: Lichtraumabmessungen des befahrbaren Rettungsstollens

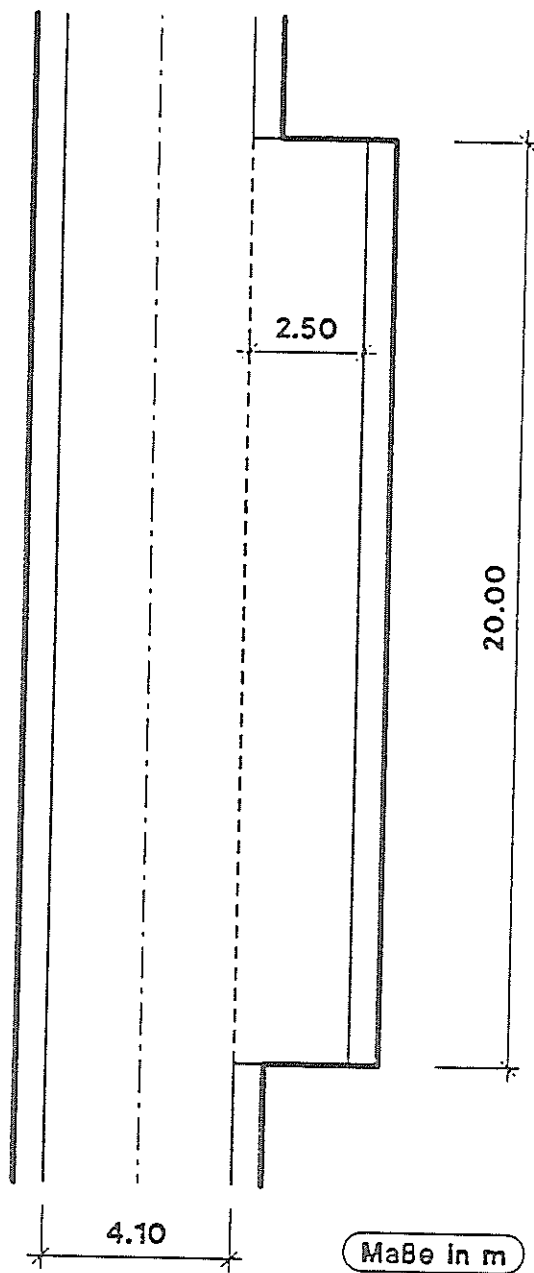


Bild 9.5: Ausweichstellen für befahrbare Rettungsstollen

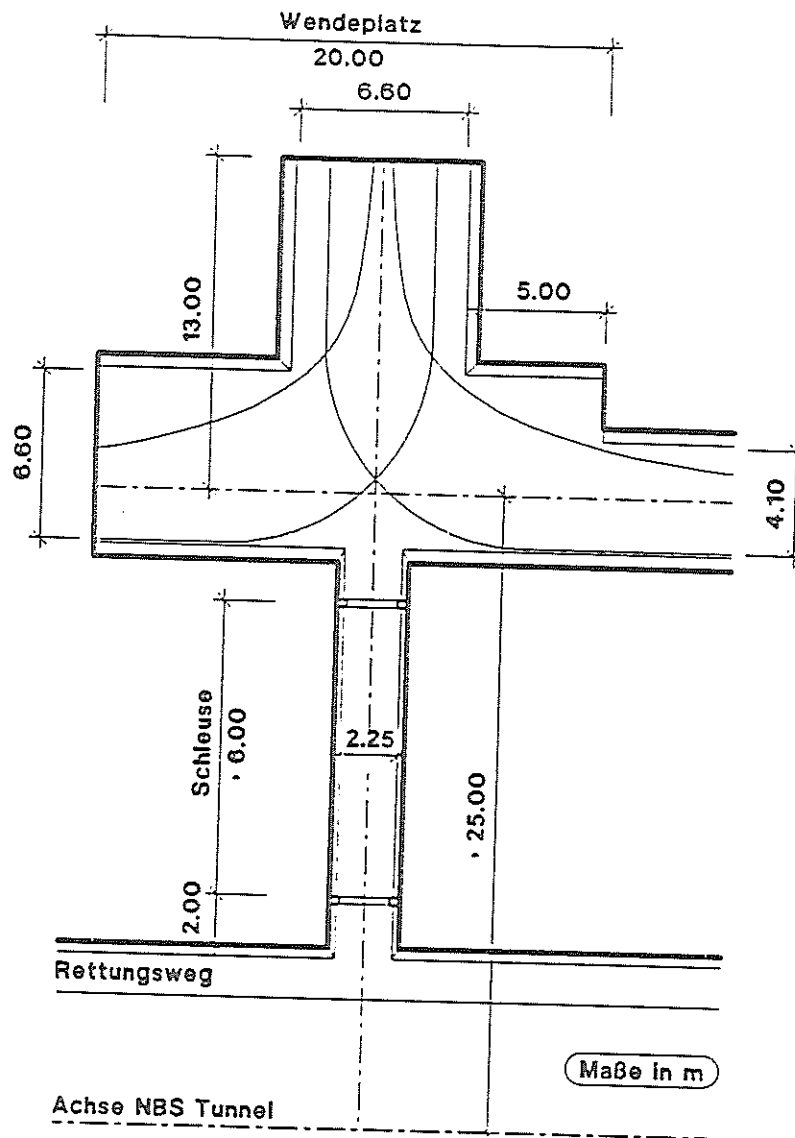


Bild 9.6: Wendestellen für befahrbare Rettungsstollen

9.1.2.3 Schleusen

Zum Schutz des Notausganges vor Verqualmung wird dieser tunnelseitig durch zwei hintereinanderliegende Abschlüsse gesichert (siehe Bild 9.7).

Je Abschluß sind zwei weitestgehend luftdichte Türen mit einem lichten Durchgangsmaß von 0,9 x 2,0 m vorgesehen. Die Türen mit Panikriegelverschluß schlagen in Richtung Selbstrettung auf.

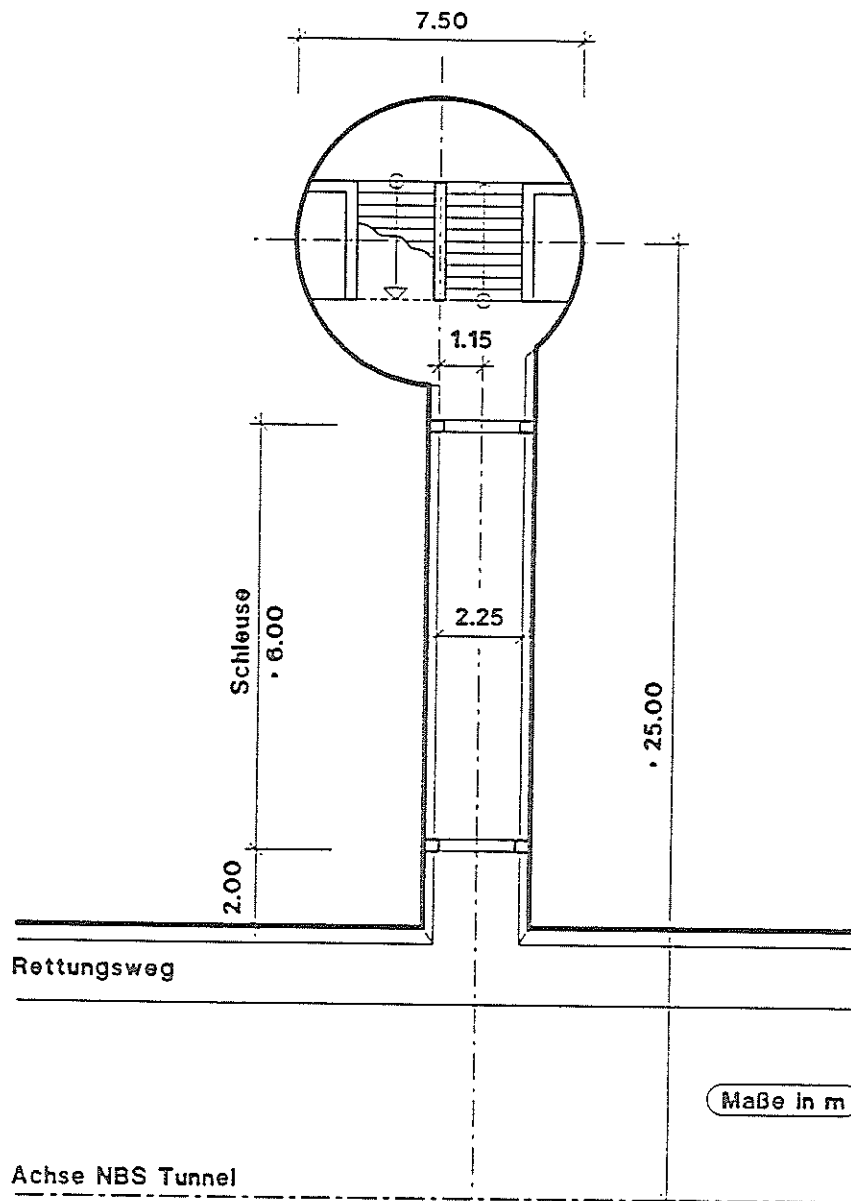


Bild 9.7: Abmessungen der Schleusen

Der Schleusenraum hat eine Mindestlänge von 6,0 m und einen Querschnitt von mind. 2,25 x 2,25 m (siehe Bild 9.7).

Durch das Zurücksetzen der tunnelseitigen Schleusentür um 2,0 m ergibt sich ein Stauraum mit einem Querschnitt von mind. 2,25 x 2,25 m.

9.1.2.4 Rettungsplätze und Aufstellflächen

Im Bereich der Tunnelportale (Abstand zum Portal < 200 m) sowie bei den Notausgängen werden Rettungsplätze mit Aufstellflächen für Fahrzeuge von Feuerwehr, Rettungsdiensten, Polizei und DB-Stellen geschaffen.

9.2 Auslegung der Tunnelbauwerke

9.2.1 Tunnelröhre (Anlage 9.1 Blatt 1 bis 3)

Tunnelquerschnitt

Für die Neubaustrecke Ebensfeld - Erfurt wurde aufgrund sicherheitstechnischer Überlegungen folgender Querschnitt festgelegt:

- zweigleisige Tunnelröhre mit Leitwand
- Gleisabstand 5,80 m
- Lichtraumquerschnitt 108 m²

Auslegung der Tunnelröhre

Der Ausbau der Tunnelröhre erfolgt zweischalig. Im Zuge des Vortriebes wird der Hohlraum mit Spritzbeton, Stahlbögen und Ankern gestützt; der endgültige Ausbau besteht aus einer Ortbetonschale. Zwischen Spritzbeton und Ortbeton wird eine "Regenschirmabdichtung" aus Kunststoffbahnen verlegt. Die Sohle wird wasserdicht ausgebildet. Bei druckhaftem und quellendem Gebirge wird die Sohle als Gewölbe ausgebildet, bei nachbrüchigem und gebrächem Gebirge genügt eine 0,5 m starke Sohlplatte. Die Fugen werden abgedichtet, so daß ein Eindringen von Wasser aus dem Tunnelbetrieb in das Grundwasser ausgeschlossen ist.

Die Tunnelröhre wird nicht auf Wasserdruck ausgelegt. Das Grundwasser im Bereich der Tunnelröhre wird entspannt. Die Art der Grundwasserentlastung hängt von der Länge der Tunnelröhre und dem erwarteten Wasserzutritt ab.

9.2.2 Rettungsstollen (Anlage 9.2 Blatt 1 bis 3)

Die Auslegung der Rettungsstollen entspricht jener der zugehörigen Tunnelröhre.

9.2.3 Rettungsschächte (Anlage 9.2 Blatt 3)

Der Schacht erhält einen Kreisquerschnitt mit einem Durchmesser von 7,5 m. Der Ausbau erfolgt ebenfalls zweischalig. Die Abdichtung wird rundum verlegt. Ein Wasserzutritt ist damit ausgeschlossen.

9.3 Beschreibung der Tunnelobjekte

9.3.1 Tunnel Bleißberg

Bau-km:	41,6 + 36 bis 49,9 + 50
Tunnellänge:	8 314 m
Maximale Überlagerung:	315 m
Baumethode:	bergmännisch Bau-km 41.656 - 49.920
Geologie:	Mergelstein, Kalkmergelstein, Quarzite, Schluff- schiefer, Grauwacken-Tonschiefer
Gebirgsverhalten:	gebräch, bereichsweise und in Störungen druckhaft
Auslegung:	Innenschale mit Regenschirmabdichtung Sohlplatte, bereichsweise Sohlgewölbe Drainagen zur Grundwasserentspannung
Sicherheitskonzept:	8 Notausgänge mit Abständen von 1000/ 1000/814/1000/1000/820/820/860/1000 m
Vortriebskonzept:	vom Zwischenangriff Stelzen in Richtung Nord und Süd, vom Zwischenangriff Langebach in Richtung Nord und Süd
Materialtransport:	vom Zwischenangriff Stelzen direkt auf die Deponie Stelzen. Vom Zwischenangriff Langebach über die Rohtrasse von Bau-km 50,0 bis 54,0 auf die Deponie Masser- berg (rund 6 km). Bis zur Fertigstellung der Roh- trasse Zwischenlagerung im Bereich Langebacher Kuppe.
Bauzeit:	für die Bauarbeiten 40 Monate für die Ausrüstung 18 Monate

Portal Süd:

Das Portal wurde so festgelegt, daß die Straße nach Neundorf bergmännisch unterfahren wird und daher nicht verlegt werden muß. Die Höhe des Einschnittes beträgt beim bergmännischen Anschlag 14 m. Für das Portal ist eine Verkleidung mit Fertigteilen mit 1:1 geneigter Stirnfläche vorgesehen.

Abzweigend von der Gemeindeverbindungsstraße Neundorf/Truckental wird eine Zufahrt zum Portal errichtet.

Unterfahrung der GVS 4(5) A:

Der Tunnel unterfährt die Gemeindeverbindungsstraße Truckenthal - Neundorf bei einer Überdeckung von 5 m. Durch besondere Maßnahmen beim Vortrieb werden die Oberflächensetzungen reduziert. Die Auswirkungen des Vortriebes werden meßtechnisch überwacht und unzulässige Setzungen korrigiert.

Notausgang NA 1, Bau-km 42,6 + 36

Der 410 m lange befahrbare Stollen mündet unterhalb der Ortsstraße Neundorf. Das Portal wird dem Gelände angepaßt mit einer Neigung von 1:1,8 abgeschrägt. Abzweigend von der Ortsstraße wird eine Zufahrt zum Rettungsplatz vor dem Portal angelegt.

Unterfahrung der GVST 4 (5) A:

Der Stollen NA 1 unterfährt die Gemeindeverbindungsstraße im Ortsgebiet von Neundorf bei einer Überdeckung von 5 m. Durch besondere Maßnahmen beim Vortrieb werden die Oberflächensetzungen reduziert. Die Auswirkungen des Vortriebes werden meßtechnisch überwacht und unzulässige Setzungen korrigiert.

Notausgang NA 2, Bau-km 43,6 + 36

Der 965 m lange Zwischenangriffsstollen Stelzen wird als Notausgang herangezogen. Aufgrund der Erfordernisse für den Bau ist er im Gegenverkehr befahrbar. Das Portal - nördlich der Ortschaft Neundorf - wird dem Gelände angepaßt mit einer Neigung von 1:1,8 abgeschrägt.

Die Zufahrt zum Rettungsplatz vor dem Portal erfolgt abzweigend von der Gemeindeverbindungsstraße Mausendorf/Stelzen über die Deponie Stelzen.

Notausgang NA 3, Bau-km 44,4 + 50

Der Notausgang wird als befahrbarer Stollen parallel zum NBS-Tunnel mit einer Länge von 814 m ausgeführt. Der Stollen mündet in den NA 2 bei Bau-km 43,6 + 36.

Notausgang NA 4, Bau-km 45,4 + 50

Der Notausgang wird als Schacht mit einer Höhe von 40 m ausgeführt. Das Schachtkopfbauwerk sowie der Rettungsplatz liegen in einem aufgelassenen Steinbruch neben der B 281.

Notausgang NA 5, Bau-km 46,4 + 50

Der Notausgang 5 wird als befahrbarer Stollen parallel zum NBS-Tunnel mit einer Länge von 820 m ausgeführt. Der Notausgang schließt an den NA 6 an.

Notausgang NA 6, Bau-km 47,2 + 70

Der Notausgang 6 wird als befahrbarer Stollen parallel zum NBS-Tunnel mit einer Länge von 820 m ausgeführt. Der Notausgang schließt an den NA 7 an.

Notausgang NA 7, Bau-km 48,0 + 90

Der Notausgang 7 wird als befahrbarer Stollen parallel zum NBS-Tunnel mit einer Länge von 860 m ausgeführt. Der Notausgang schließt an den NA 8 an.

Notausgang NA 8, Bau-km 48,9 + 50

Der 309 m lange Zwischenangriffsstollen Langebach wird als Notausgang herangezogen. Aufgrund der Erfordernisse für den Bau ist er im Gegenverkehr befahrbar.

Durch den schrägen Hanganschnitt im Portalbereich ist eine Portalgestaltung mit Stirnwand und hangseitiger Stützwand erforderlich. Die Zufahrt zu diesem Notausgang erfolgt von Goldisthal aus über bestehende Forstwege. Sofern das Pumpspeicherwerk Goldisthal nicht errichtet wird, erfolgt die Zufahrt, abzweigend von der L 112 Goldisthal - Scheibe-Alsbach, über den Forstweg (L 138) ins Langebacher Tal.

Portal Nord:

Bedingt durch den schrägen Hanganschnitt wird eine Portalgestaltung mit Stirnwand (Neigung rund 10:1) gewählt. Das Portalbauwerk mit einer Länge von 30 m wird hangseitig voll eingeschüttet, talseitig bleibt das Bauwerk bis auf den Böschungskegel zur Abdeckung des bergmännischen Röhrenbeginns sichtbar. Abzweigend vom Forstweg ins Langebacher Tal (L 138) wird eine Zufahrt zum Portal oberhalb des Stauzieles für den Speicher Goldisthal errichtet.

Unterfahrung des Bergbaufeldes im Eisfelder Stadtwald:

Die Maßnahmen sind unter Punkt 17.2 dargelegt.

9.3.2 Tunnel Goldberg

Bau-km:	50,0 + 60 bis 51,2 + 23
Tunnellänge:	1 163 m
Maximale Überlagerung:	105 m
Baumethode:	bergmännisch Bau-km 50,0 + 80 - 51,2 + 03
Geologie:	Schluffschiefer, Quarzite
Gebirgsverhalten:	druckhaft, nachbrüchig/gebräch
Auslegung:	Innenschale mit Regenschirmabdichtung Sohlplatte, bereichsweise Sohlgewölbe Drainagen zur Grundwasserentspannung
Sicherheitskonzept:	keine Notausgänge
Vortriebskonzept:	Vortrieb vom Nordportal in Richtung Süd
Materialtransport:	vom Nordportal über eine rund 5,5 km lange Transportstraße zur Deponie Masserberg
Bauzeit:	für die Bauarbeiten 26 Monate Für die Massentransporte vom Tunnel Bleißberg und von der Zwischendeponie Langebacher Kuppe durch den Tunnel Goldberg zur Deponie Masserberg wird zusätzlich eine Bauzeit von 6 Monaten veranschlagt, für die Ausrüstung 18 Monate

Portal Süd:

Die Portallage wurde auf die topografischen Verhältnisse abgestimmt. Die Höhe des Einschnittes beträgt beim bergmännischen Anschlag rund 15 m. Für das Portal ist eine Verkleidung mit Fertigteilen mit 1:1 geneigter Stirnfläche vorgesehen. Aufgrund der Nähe zum Portal Nord des Bleißbergtunnels ist hier keine eigene Zufahrt vorgesehen.

Portal Nord:

Die Portallage wurde auf die topografischen Verhältnisse abgestimmt. Die Höhe des Einschnittes beträgt beim bergmännischen Anschlag rund 16 m. Für das Portal ist eine Verkleidung mit Fertigteilen mit 1:1 geneigter Stirnfläche vorgesehen. Abzweigend von der Forststraße im Grubental (mit Verbindung an die Zufahrt von Goldisthal aus) wird eine Zufahrt zum Portal errichtet. Aufgrund des steilen

Geländes wird beim Portal nur ein Wendehammer angelegt. Die Rettungsplätze und Aufstellflächen werden deshalb auf der Talsohle angeordnet.

9.3.3 Tunnel Rehberg

Bau-km:	51,9 + 90 bis 52,5 + 92
Tunnellänge:	602 m
Maximale Überlagerung:	35 m
Baumethode:	bergmännisch Bau-km 52,0 + 10 - 52,5 + 72
Geologie:	Grauwacken-Tonschiefer Wechsellagerung
Gebirgsverhalten:	gebräch, druckhaft
Auslegung:	Innenschale mit Regenschirmabdichtung Sohlplatte Druckentlastung zur Grundwasserentspannung
Sicherheitskonzept:	keine Notausgänge
Vortriebskonzept:	Vortrieb vom Südportal in Richtung Nord
Materialtransport:	vom Südportal über eine rund 3,5 km lange Transportstraße zur Deponie Masserberg
Bauzeit:	für die Bauarbeiten 18 Monate, Für die Massentransporte vom Tunnel Bleißberg und von der Zwischendeponie Langebacher Kuppe durch den Tunnel Goldberg zur Deponie Masserberg wird zusätzlich eine Bauzeit von 6 Monaten veranschlagt. für die Ausrüstung 18 Monate

Portal Süd:

Die Portallage wurde auf die topografischen Verhältnisse abgestimmt. Die Höhe des Einschnittes beträgt beim bergmännischen Anschlag 17 m. Für das Portal ist eine Verkleidung mit Fertigteilen mit 1:1 geneigter Stirnfläche vorgesehen. Vom Rehbergweg - mit Verbindung nach Goldisthal - abzweigend wird eine Zufahrt angelegt.

Portal Nord:

Die Portallage wurde auf die topografischen Verhältnisse abgestimmt. Die Höhe des Einschnitts beträgt beim bergmännischen Anschlag 15 m. Für das Portal ist eine Verkleidung mit Fertigteilen mit 1:1 geneigter Stirnfläche vorgesehen.

Vom Rehbergweg abzweigend wird eine Zufahrt angelegt. Die Zufahrt wird von Goldisthal über den bestehenden Forstweg erreicht. Aufgrund des steilen Geländes wird beim Portal nur ein Wendehammer angelegt. Die Aufstellplätze werden entlang der Zufahrt im flacheren Gelände angelegt, der Rettungsplatz im Kreuzungsbereich mit dem Rehbergweg.

9.3.4 Tunnel Masserberg

Bau-km:	52,8 + 52 bis 53,9 + 03
Tunnellänge:	1051 m
Maximale Überlagerung:	50 m
Baumethode:	bergmännisch Bau-km 52,8 + 72 - 52,8 + 83
Geologie:	Grauwacken - Tonschiefer Wechsellagerung
Gebirgsverhalten:	gebräch/druckhaft
Auslegung:	Innenschale mit Regenschirmabdichtung Sohlplatte Druckentlastung zur Grundwasserentspannung
Sicherheitskonzept:	keine Notausgänge
Vortriebskonzept:	Vortrieb vom Nordportal in Richtung Süd
Materialtransport:	vom Nordportal auf einer rund 1 km langen Transportstraße zur Deponie Masserberg
Bauzeit:	für die Bauarbeiten 20 Monate Für die Massentransporte vom Tunnel Bleißberg und von der Zwischendeponie Langebacher Kuppe durch den Tunnel Goldberg zur Deponie Masserberg wird zusätzlich eine Bauzeit von 6 Monaten veranschlagt. für die Ausrüstung 18 Monate

Portal Süd:

Die Portallage wurde auf die topografischen Verhältnisse abgestimmt. Die Höhe des Einschnitts beträgt beim bergmännischen Anschlag 17 m. Für das Portalbauwerk ist eine Verkleidung mit Fertigteilen 1:1 geneigter Stirnfläche vorgesehen. Vom Forstweg im Rehtal abzweigend wird eine Zufahrt angelegt. Die Zufahrt kann sowohl von Goldisthal wie auch von Masserberg über den bestehenden Forstweg erreicht werden.

Portal Nord:

Das Portal wurde aus ökologischen Gründen über eine kleine Geländeverflachung hinweg vorgezogen. Die Überlagerung beim bergmännischen Anschlag beträgt 16 m. Die Gestaltung des Portalbauwerkes entspricht jener des Südportales. Es wird eine Zufahrt von dem im Massetal von der L 138 abzweigenden Forstweg angelegt.

9.3.5 Tunnel Fleckberg

Bau-km:	54,9 + 03 bis 56,3 + 93
Tunnellänge:	1 490 m
Maximale Überlagerung:	90 m
Baumethode:	bergmännisch Bau-km 54,9 + 23 - 56,3 + 73
Geologie:	Biotitgrauwacken, Grauwacken - Tonschiefer Wechsel-lagerung
Gebirgsverhalten:	gebräch/druckhaft
Auslegung:	Innenschale mit Regenschirmabdichtung Sohlplatte Druckentlastung zur Grundwasserentspannung
Sicherheitskonzept:	1 Notausgang
Vortriebskonzept:	Vortrieb vom Südportal in Richtung Nord
Materialtransport:	vom Südportal über die Massetalbrücke auf der rund 1 km langen Transportstraße zur Deponie Masserberg
Bauzeit:	für die Bauarbeiten nach Fertigstellung der Masse- talbrücke rund 24 Monate für die Ausrüstung 10 Monate

Portal Süd:

Die Portallage wurde auf die topografischen Verhältnisse abgestimmt. Die Höhe des Einschnitts beträgt beim bergmännischen Anschlag 16 m. Für das Portalbauwerk ist eine Verkleidung mit Fertigteilen mit 1:1 geneigter Stirnfläche vorgesehen.

Die Zufahrt erfolgt von der L 138 im Massetal über Forstwege in der "Steinseife".

Notausgang, Bau-km 56,0+00:

Der Notausgang besteht aus einem 310 m langen begehbaren Stollen und einem Stollenausgangsgebäude. Das Gebäude mit Rettungsplatz wird neben der Forststraße, die von der Gemeindeverbindungsstraße im Ölzetal abzweigt, angelegt.

Portal Nord:

Die Portallage wurde auf die topografischen Verhältnisse abgestimmt. Die Höhe des Einschnitts beträgt beim bergmännischen Anschlag 15 m. Das Portal wurde nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten bei einer Überlagerung über SO von 15 m festgelegt. Die Gestaltung des Portalbauwerkes entspricht jener des Südportales.

Es wird eine Zufahrt von dem im Ölzetal von der Gemeindeverbindungsstraße abzweigenden Forstweg angelegt.