Staatliches Bauamt Bayreuth

Landesbaudirektion Bayern

B 289 OU Kauerndorf mit Tunnel Kauerndorf
Bürgerinformation zum Start der Tunnelbauarbeiten

Uwe Zeuschel
Alexander Siller
Staatliches Bauamt Bayreuth

Martin Zeindl
Roland Sedlmeir
Landesbaudirektion

Moritz Bergmann
ARGE Feldhaus Bergbau / Eiffage Infra-Süd

Walther Fahrnberger
INGE Müller + Hereth / Bernd Gebauer Ingenieur GmbH

leben
bauen
bewegen

Was Sie heute erwartet

1 **Das Projekt**
Warum der Tunnel, was entsteht, wer baut

2 **Die Baustelle aktuell**
Aktueller Stand und so wird gebaut

3 **Zeitplan und Aufgaben**
Meilensteine und was den Bau schwierig macht

4 **Was bedeutet das für Sie?**
Verkehr, Arbeitszeiten, Lärm, Staub, Sprengungen

5 **Schutz und Sicherheit**
Beweissicherung, Messungen, Trinkwasser

6 **Der fertige Tunnel**
Sicherheitstechnik und der Weg zur Eröffnung

7 **Öffentliche Termine**
Bürgerbeteiligung, Feierlichkeiten

? **Ihre Fragen**
Häufige Fragen, Ansprechpartner, Diskussion

1 Das Projekt

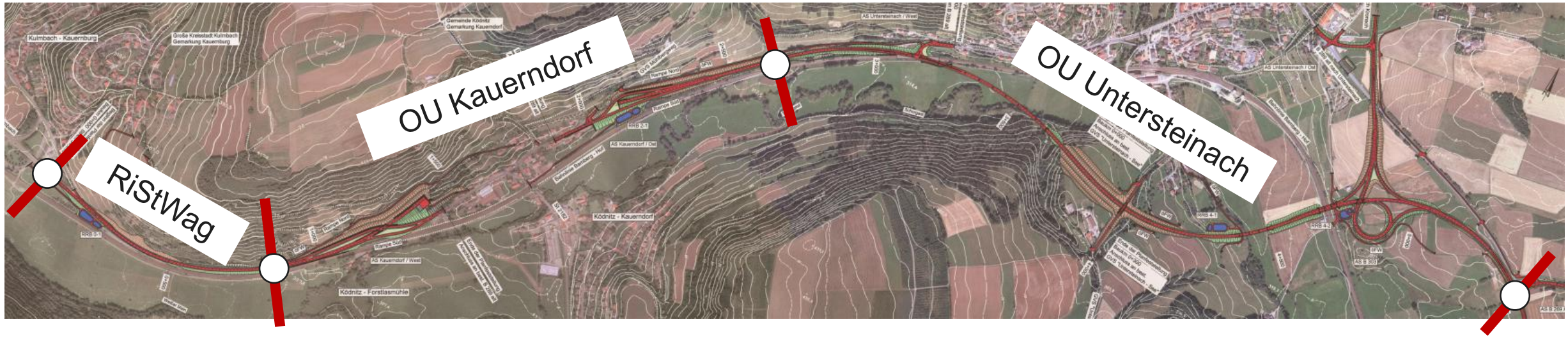


Warum der Tunnel gebaut wird, was entsteht und wer beteiligt ist

Aus welchen Bauabschnitten besteht die gesamte Verbindung von Kulmbach/Ost bis zur B 303 bei Untersteinach?

Die gesamte Verbindung besteht aus drei Abschnitten:

1. Die Schutzmaßnahmen für das Kulmbacher Wasserschutzgebiet zwischen Kulmbach/Ost und Kauerndorf (Länge ca. 0,8 km),
2. die Ortsumfahrung Kauerndorf mit dem Tunnel Kauerndorf (Länge ca. 2,0 km, hiervon ca. 50% RiStWag) und
3. die Ortsumfahrung von Untersteinach (Länge ca. 4,0 km einschl. B303).



Warum die Ortsumfahrung?

Stärkung der Region durch die Verbesserung der Verkehrsachse A 73 – A 9



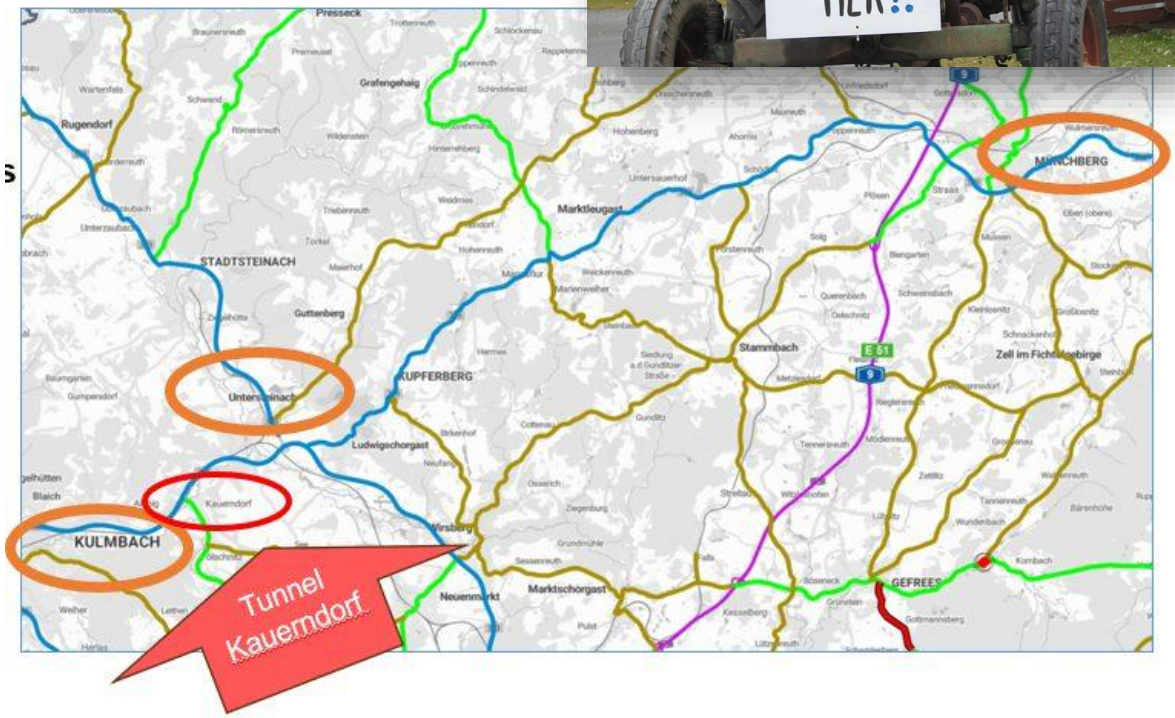
Warum die Ortsumfahrung?

bis zu 16.000

Fahrzeuge pro Tag fahren heute durch Kauerndorf,
davon rund 900 Lkw

- Stärkung der Region durch die Verbesserung der Verkehrsachse Kulmbach – A 9
- Entschärfung zweier Unfallschwerpunkte durch eine verbesserte Linienführung
- Dauerhafter Schutz des Trinkwassergewinnungsgebietes
- Dauerhafter Schutz des FFH-Gebietes
- Reduzierung der Feinstaub- und Lärmbelastung in der Ortsdurchfahrt
- Reduzierung des Stauvorkommens in der Ortsdurchfahrt



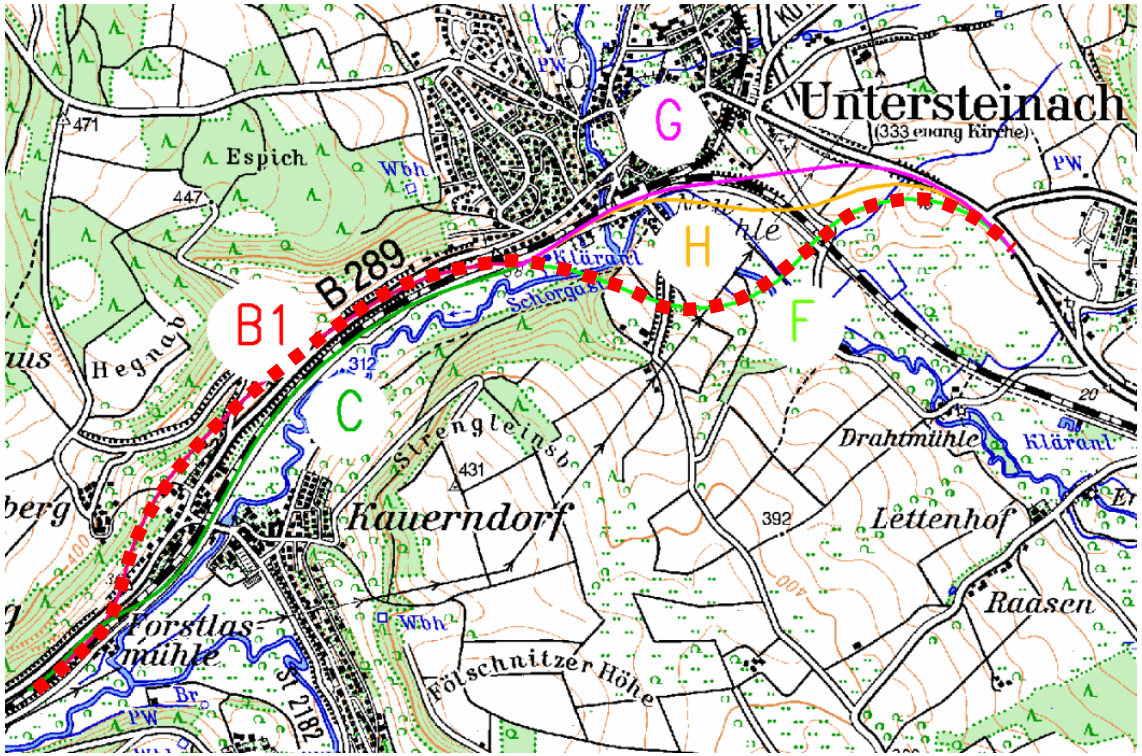


Quelle: Bewertung im Bundesverkehrswegeplan 2030

Warum ein Tunnel?

Raumordnungsverfahren

- 1998 erfolgreich abgeschlossen
- Berücksichtigung der Gesichtspunkte Landes- und Regionalplanung, Städtebau, Verkehr, Umweltauswirkungen und Wirtschaftlichkeit
- Unter 6 Varianten war die **Hang-Hang-Variante (B1-F) positiv beurteilt**
- Innerörtliche Trasse wurde städtebaulich als weder zweckdienlich noch als sinnvoll ausgeschlossen.



Warum ein Tunnel?

Vorentwurf 2000 / FFH-Verträglichkeitsprüfung

- Ausweisung des Natura 2000-Gebietes „Mainaue und Muschelkalkhänge zwischen Kauerndorf und Trebgast, Nr. 5835-372“ vom 28.09.2004 erforderte eine Verträglichkeitsprüfung für die „Vorentwurfstrasse 2000“.

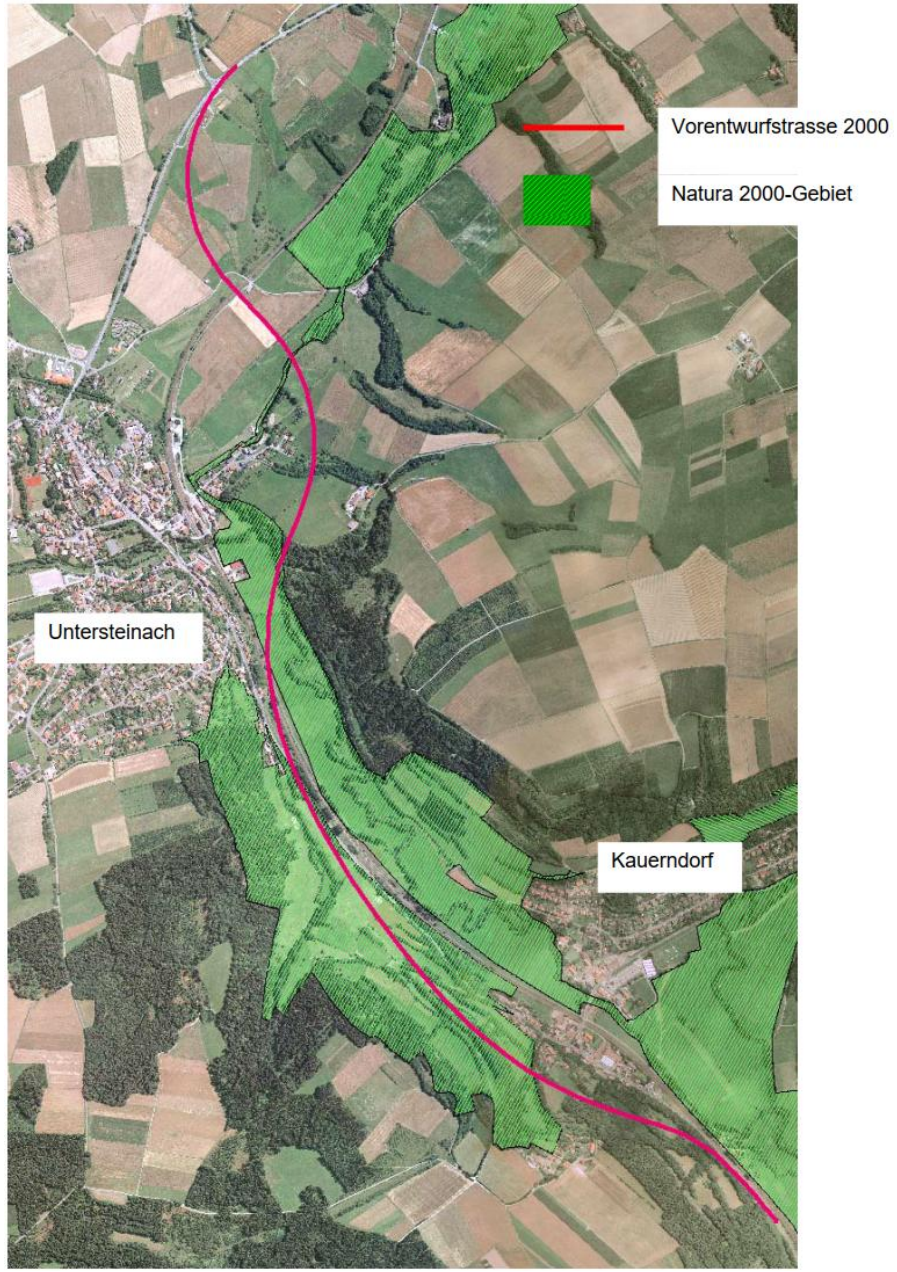
Ergebnis

- Bereich Kauerndorf:

  Tunnel in bergmännischer Bauweise

- Bereich Untersteinach

  Vergrößerung der Brückenbauwerke



B 289, OU Kauerndorf mit Tunnel Kauerndorf

Kostenfortschreibung von 90,1 Mio.€ auf 146,8 Mio.€

- ***Allgemeine Baupreissteigerungen: +41,5 Mio. €***
  Seit der Kostenfortschreibung 2021 sind die Baupreise im Bundesfernstraßenbau um rund 45 % gestiegen. Ursache sind insbesondere erhebliche Preissteigerungen bei Energie, Baustoffen, Transport- und Bauleistungen sowie Kraftstoffen. Diese Entwicklung war 2021 in diesem Umfang nicht absehbar.

- ***Entsorgung von Überschussmassen: +6,5 Mio. €***
  Die geplante Wiederverwendung der Überschussmassen in einem Erosionsschut
  rechtlichen Änderungen verworfen werden. Die Massen mussten daher ausgesch

- ***Ingenieurbauwerke: +4,9 Mio. €***
  Die vertiefte Ausführungsplanung führte insbesondere aufgrund höherer Anforder
  Bewehrungsmengen bei den Stützbauwerken zu Mehrkosten.

- ***Anpassung des Bauablaufs: +2,2 Mio. €***
  Aufgrund von Änderungen im ÖPNV-Verbundsystem war eine Vollsperrung für de
  verschoben werden. Das Regenrückhaltebecken RRB 0-1 einschließlich Ableitun
  dieser Maßnahme kostenseitig zugeordnet.

- ***Mehrkosten im Erdbau: +1,2 Mio. €***
  Abweichungen bei den prozentualen Felsanteilen im Boden führten im Voreinschn

- ***Dammgründung: +0,4 Mio. €***
  Im Zuge der vertieften Planung mussten die Pfahlart und die Pfahllängen angepas



6,90 Euro, das war einmal. Die Maß Bier auf der Kulmbacher Bierwoche hat längst die Zehn-Euro-Marke geknackt. *Foto: HCSB-Grafikdesk*

Ein Projekt in drei Bauabschnitten

BA 1

fertig

Ortsumfahrung Untersteinach

Seit Ende 2020 unter Verkehr.

BA 2

im Bau

Ortsumfahrung Kauerndorf mit Tunnel

Vorarbeiten am Ostportal seit Juli 2023 – jetzt beginnt der Tunnel.

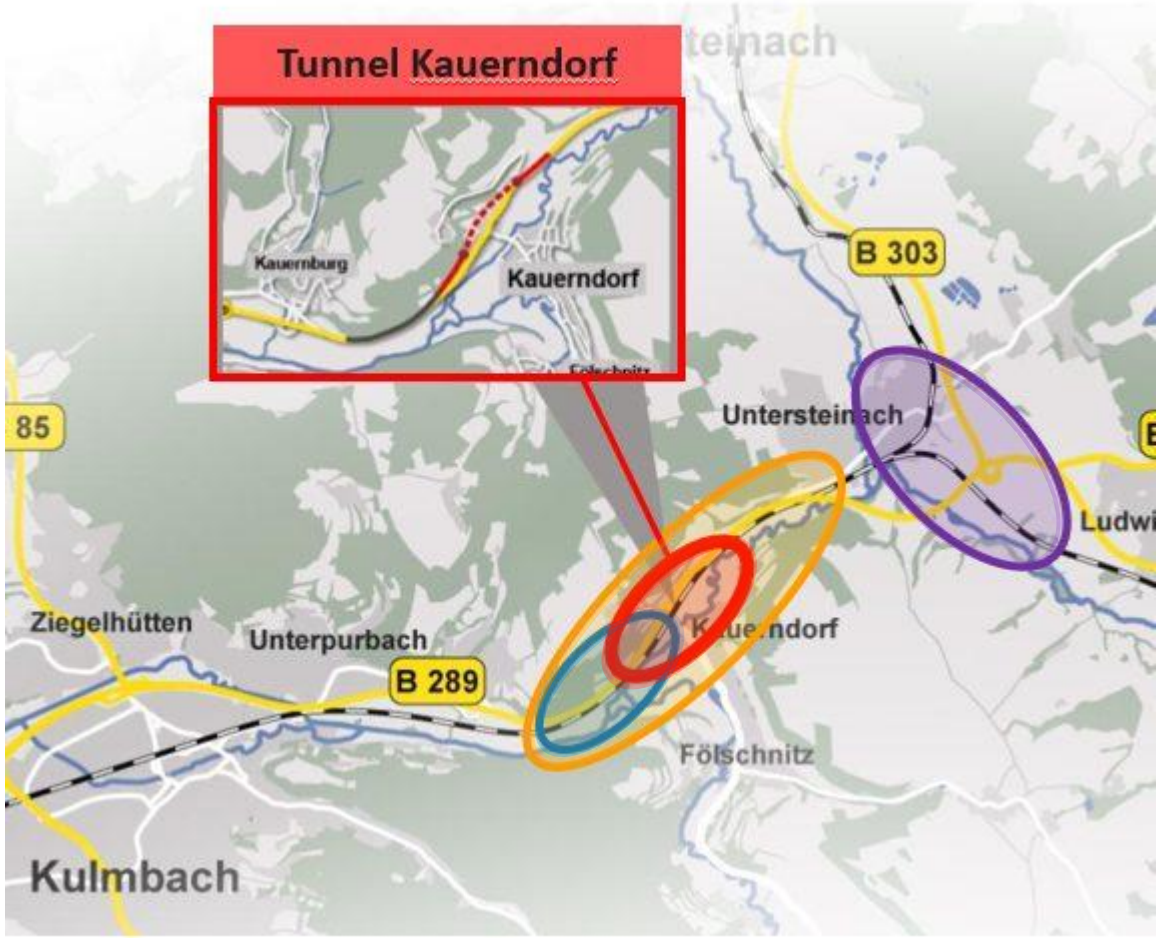
BA 3

in Vorbereitung

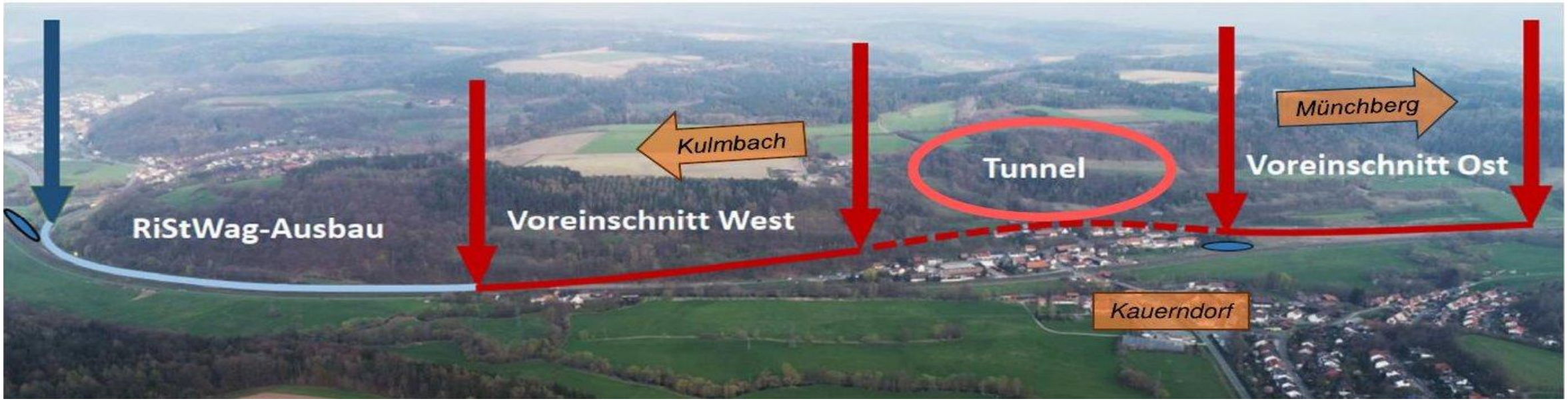
Trinkwasserschutz bis Kulmbach/Ost

Ausbau mit Schutzmaßnahmen für das Wasserschutzgebiet.

Die Ortsumfahrung stärkt die ganze Region – und entlastet Kauerndorf selbst.



BA 2. Ortsumfahrung Kauerndorf



Freie Strecke ca. 800 m	**Voreinschnitt West** ca. 590 m	**Tunnel** ca. 750 m	**Voreinschnitt Ost** ca. 660 m
• Ausbau mit Schutz des Trinkwassers • Regenrückhaltebecken	• Westportal, Brücke, Stützwände • Rettungsplatz	• Haupttunnel, 2 Rettungsstollen • Betriebsgebäude, Auffangbecken	• Ostportal und 3 Stützwände • neue B 289 mit Kreisverkehr

Ortsumfahrung Kauerndorf
Stand vor Tunnelbau



Bauherren. Wer steht hinter dem Projekt?

Bund

Bundesministerium für Verkehr

Bauherr und Geldgeber – die B 289 ist eine Bundesstraße

Freistaat Bayern

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

verwaltet die Bundesstraßen in Bayern im Auftrag des Bundes

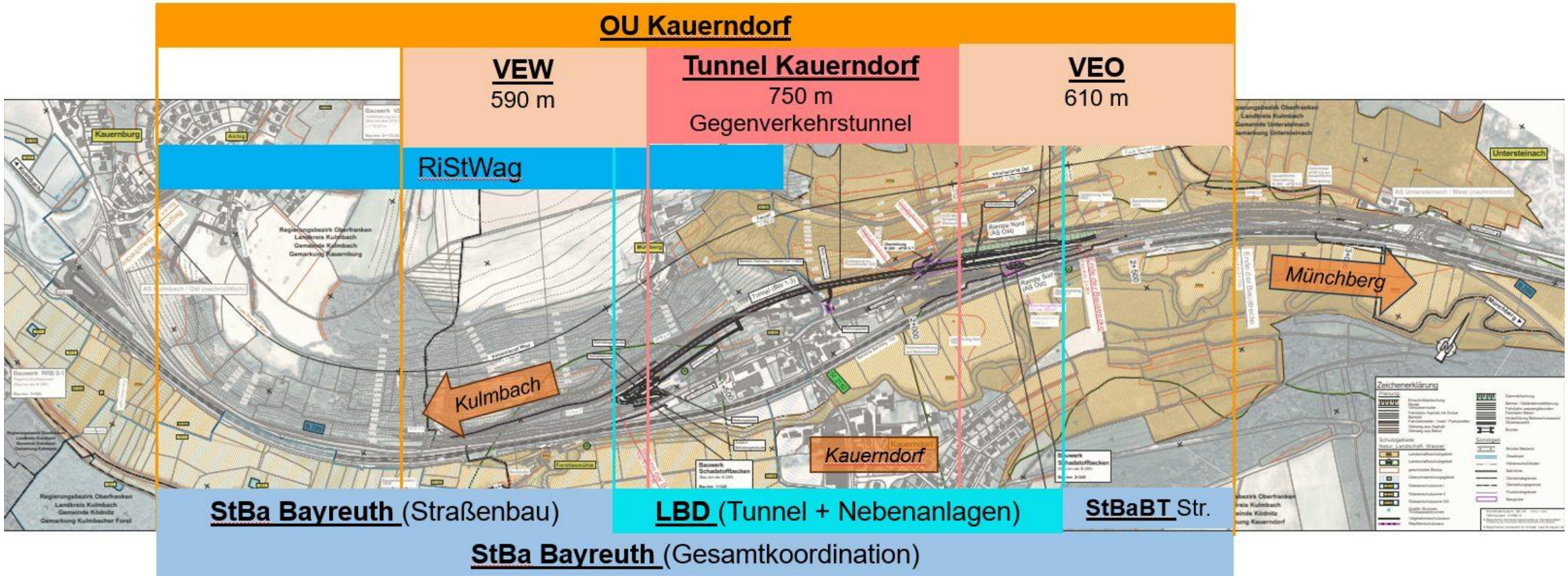
Vor Ort

Staatliches Bauamt Bayreuth, Tunnel: Landesbaudirektion Bayern

planen, vergeben und überwachen den Bau

Aufgabenteilung: Das Staatliche Bauamt Bayreuth koordiniert die gesamte Ortsumfahrung, die Landesbaudirektion Bayern den Tunnelbau.

Das Projekt auf einen Blick. Zuständigkeiten

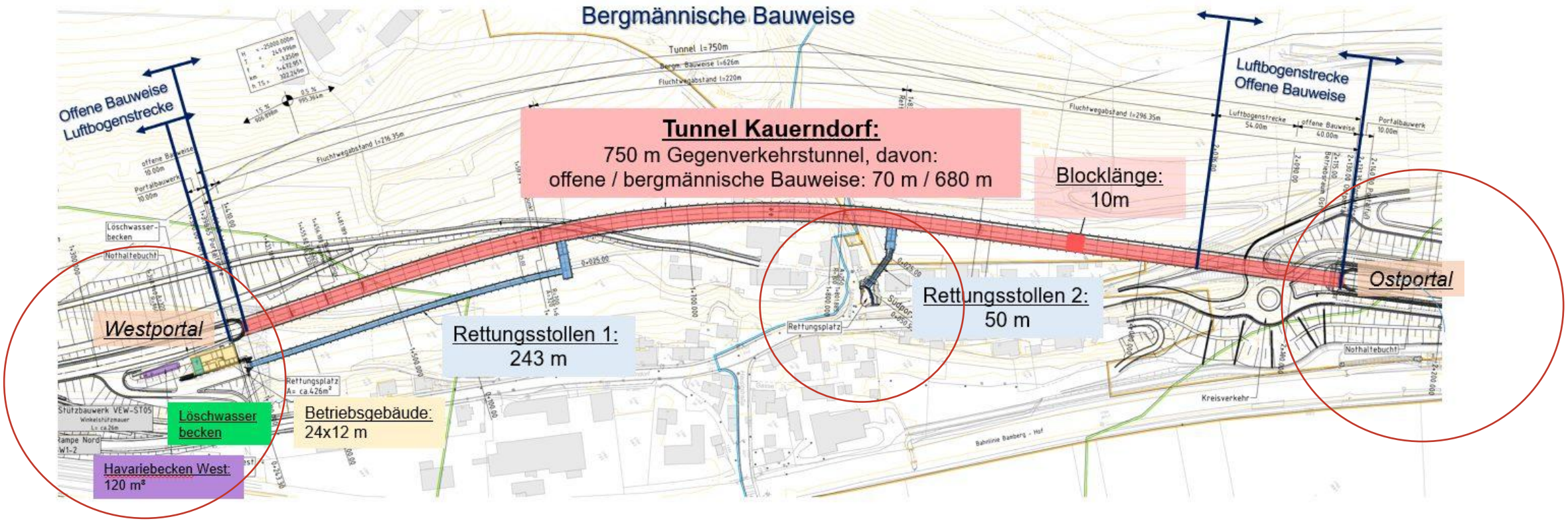


Der Tunnel im Blick









Der Tunnel im Querschnitt – einfach erklärt

7,50 m

Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen (Gegenverkehr)

4,50+0,20 = 4,70 m

lichte Höhe für Lkw

2 × 1 m

Notgehwege auf beiden Seiten

ca. 105 m²

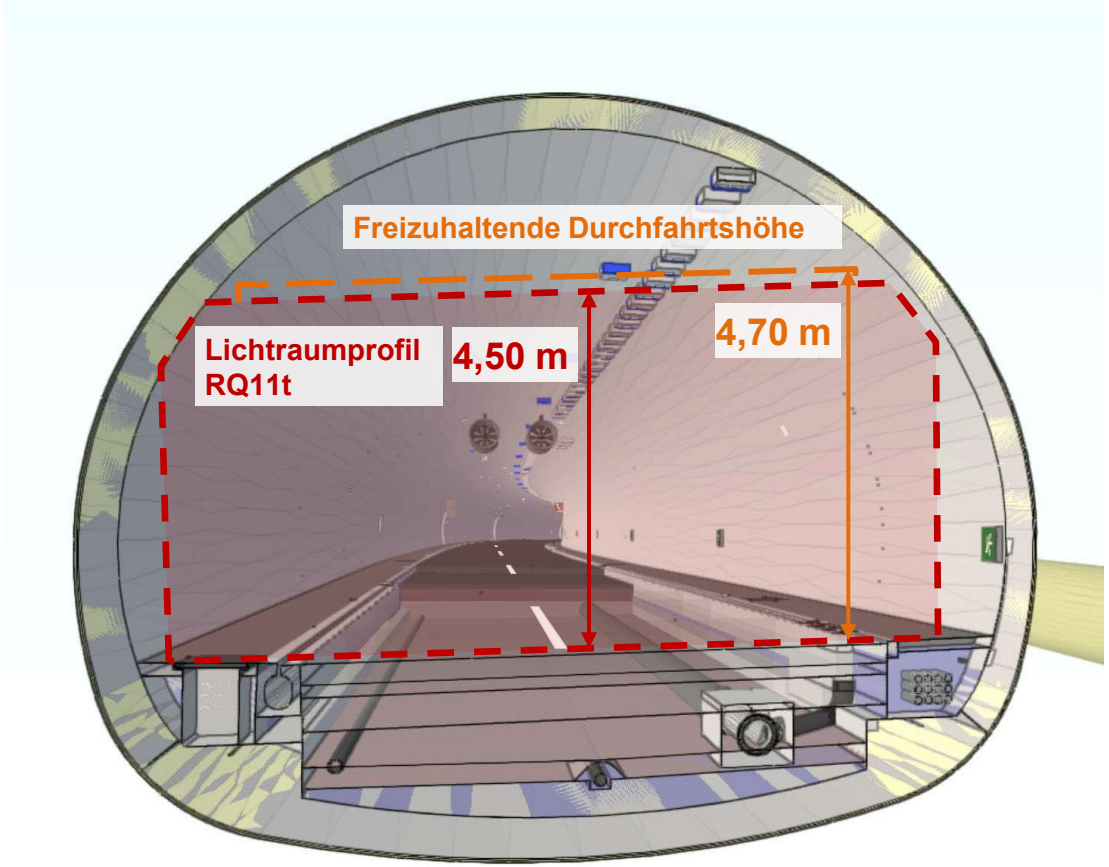
Ausbruchsfläche – etwa eine große Wohnung

20–35 cm

Spritzbeton als erste Sicherung

mind. 40 cm

Stahlbeton als dauerhafte Innenschale



Rot: Lichtraumprofil 4,50 m **Orange:** freizuhaltende Durchfahrtshöhe 4,70 m

Der Tunnel in Zahlen

rund 135.000 m³

Aushub und Ausbruch (fest)

fest: ≈ 54 olympische Schwimmbecken
aufgelockert: rd. 200.000 m³

55.200 t

Stahlbeton für Tunnel und Stützwände

so schwer wie rund 7,5 Eiffeltürme

ca. 110 km

Kabel für die Tunneltechnik

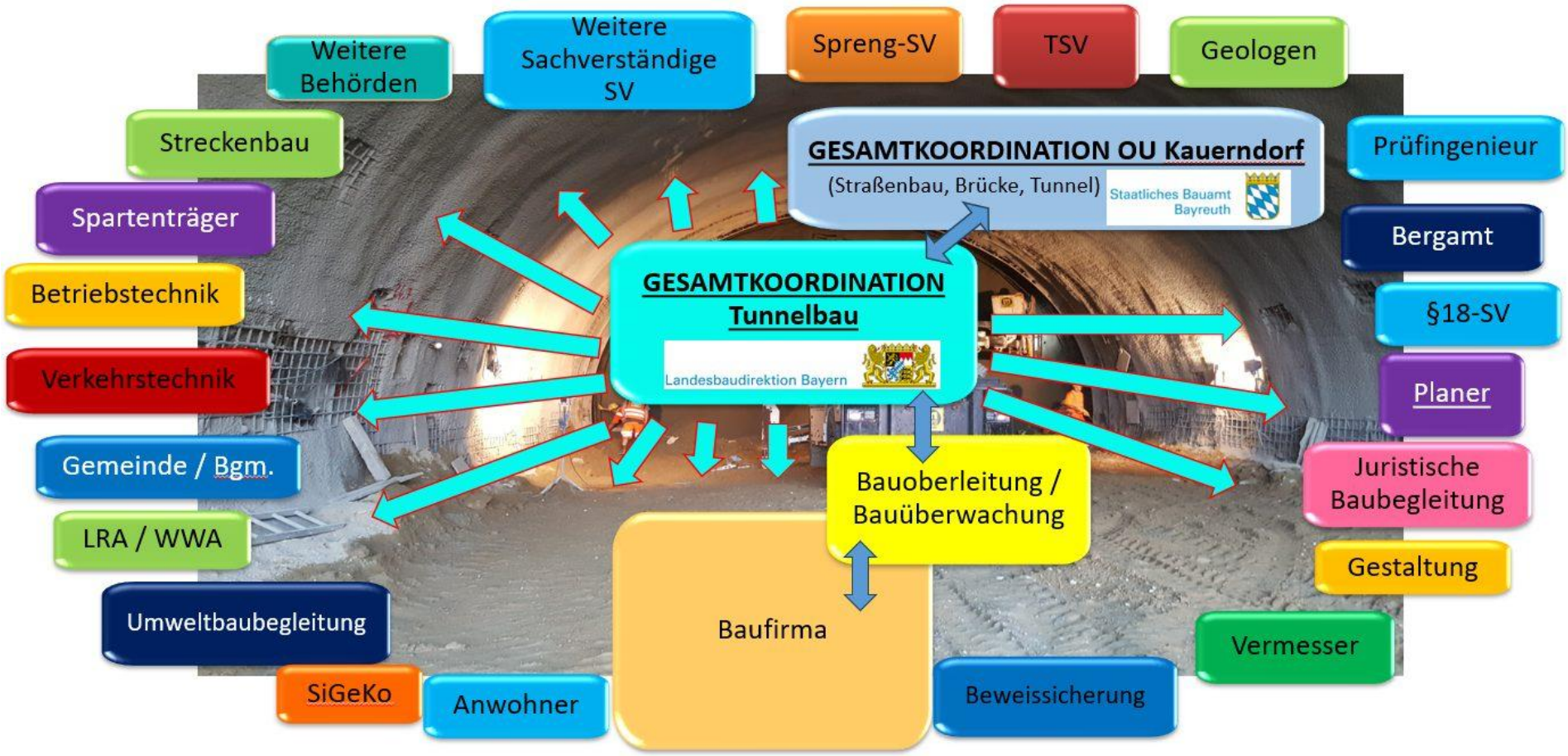
für Licht, Lüftung, Notruf und Sicherheit

24 / 7

Durchlaufbetrieb während Vortrieb

Kurze Unterbrechungen Weihnachten / Ostern

Viele Beteiligte – eine klare Koordination



über 20

Fachleute, Behörden und Firmen arbeiten zusammen

Zwei Koordinatoren
Bauamt Bayreuth für das Gesamtprojekt, Landesbaudirektion für den Tunnel

Auch Sie gehören dazu
Ihre Hinweise als Anwohner kommen an.

Wer ist für Sie zuständig?

Bauherr

Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch:

das **Staatliche Bauamt Bayreuth** (Gesamtprojekt)

die **Landesbaudirektion Bayern** (Projektleitung Tunnel)

Staatliches Bauamt Bayreuth

Landesbaudirektion Bayern

Baufirma

ARGE Feldhaus / Eiffage

führt die Tunnelbauarbeiten aus

FELDHAUS BERGBAU INGENIEURBAU BAUUNTERNEHMUNG

EIFFAGE INFRA-BAU

Bauüberwachung

INGE Müller + Hereth Ingenieurbüro für Tunnel- und Felsbau GmbH / Bernd Gebauer Ingenieur GmbH

kontrolliert für den Bauherrn täglich vor Ort u. a. Qualität, Termine und Kosten

müller + hereth

bg BERND GEBAUER INGENIEUR GMBH

Beweissicherung

IFB Eigenschenk GmbH

Unabhängige Sachverständige dokumentieren den Zustand der Gebäude

BKW ENGINEERING IFB Eigenschenk

Außerdem dabei: Umweltbaubegleitung, Fachbüro Trinkwasserschutz, Sprengsachverständige, Gemeinde Ködnitz, Landratsamt Kulmbach

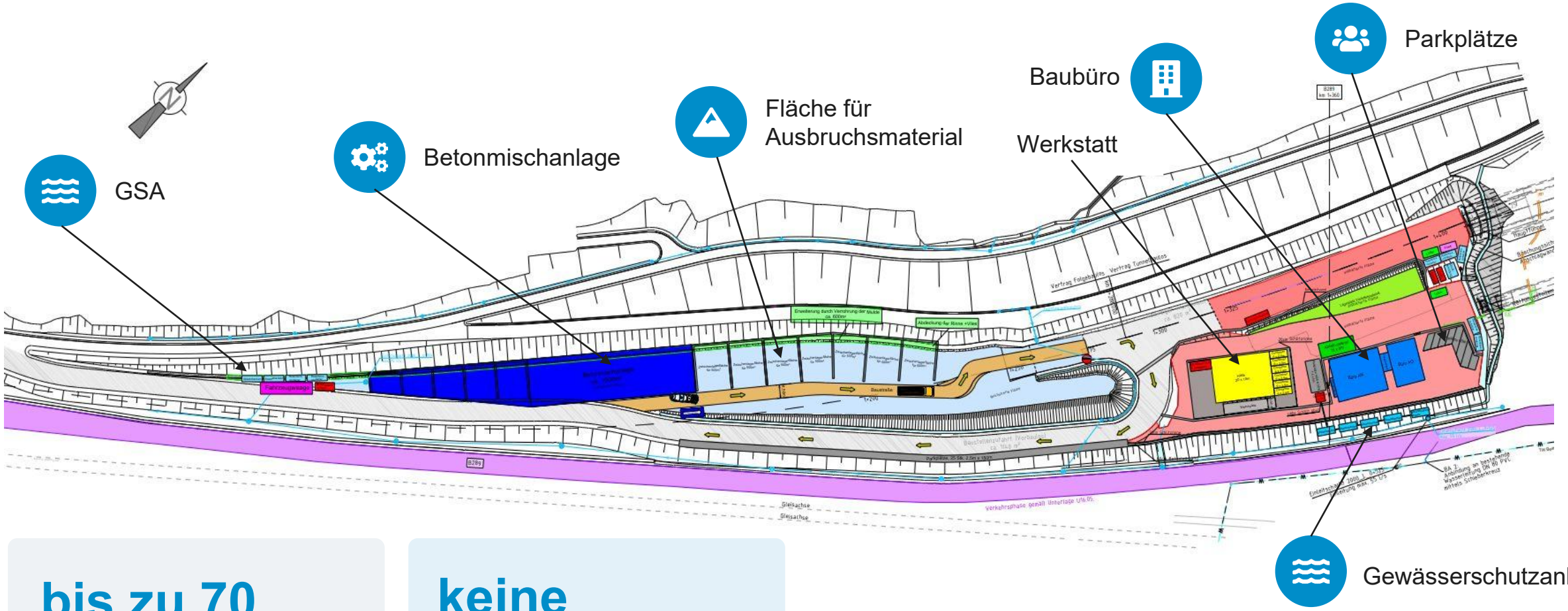
2

Die Baustelle aktuell



Wo wir stehen und wie ein Tunnel gebaut wird – einfach erklärt

Was steht auf der Baustellenfläche?



bis zu 70

Beschäftigte im Schichtbetrieb

keine

Unterkünfte oder Schlafplätze auf der Baustelle

Stand der Arbeiten nach Bereichen

	VEW Voreinschnitt West	**RS2** Rettungsstollen 2 · Mühlackerweg	**VEO** Voreinschnitt Ost
			
Bereits erledigt	• Voraushub Betriebsgebäude • Böschung Ebene 1 und 2 gesichert • Baubüro • Werkstatthalle • Mobile Betonmischanlage	• Rodungsarbeiten • Abbruch Garage • Spartenerkundung	• Bodenbeprobung • Erdbau
Läuft gerade	• Baustelle einrichten inkl. Baustrom • Spartenanschlüsse Strom, Wasser, Abwasser, Telekommunikation • Rampe zur Haupttunnelröhre	• Abstimmung Amphibienschutz • Optimierung Bauablauf Vortrieb Haupttunnel	• Weitere Aushubarbeiten • Böschungssicherung
Als Nächstes	• Rohrschirm als „Schutzdach“ • Tunnelanschlag (Dez. 2026) • Vortrieb Tunnel und Rettungsstollen 1	• ab ca. März 2027: Baustelle einrichten • Sicherung der Sparten • Vortrieb Haupttunnel • Herstellung RS2 – später Portalbauwerk	• Verkehrsphase 1 (ab ca. 26.11. 2026) • Erdbau und Böschungssicherung • Luftbogenstrecke / OBW • Stützwände (ab 2027)

So entsteht der Tunnel

Beispielfotos aus anderen Tunnelprojekten



1 Vorbereiten

Baustelle einrichten, Portale sichern, „Schutzdach" aus Stahlrohren über dem Tunnelanfang (Rohrschirm)

bis Dezember 2026



2 Vortrieb

Ausbruch mit Bagger und Sprengungen, sofortige Sicherung mit Stahlbögen und Spritzbeton – von West nach Ost in Abschnitten Tunnelbohrmaschine hier nicht wirtschaftlich

Dez. 2026 – Frühjahr 2028



3 Innenschale

Abdichtung und mindestens 40 cm Stahlbeton, betoniert in 10-Meter-Abschnitten

Frühjahr 2028 – 2029

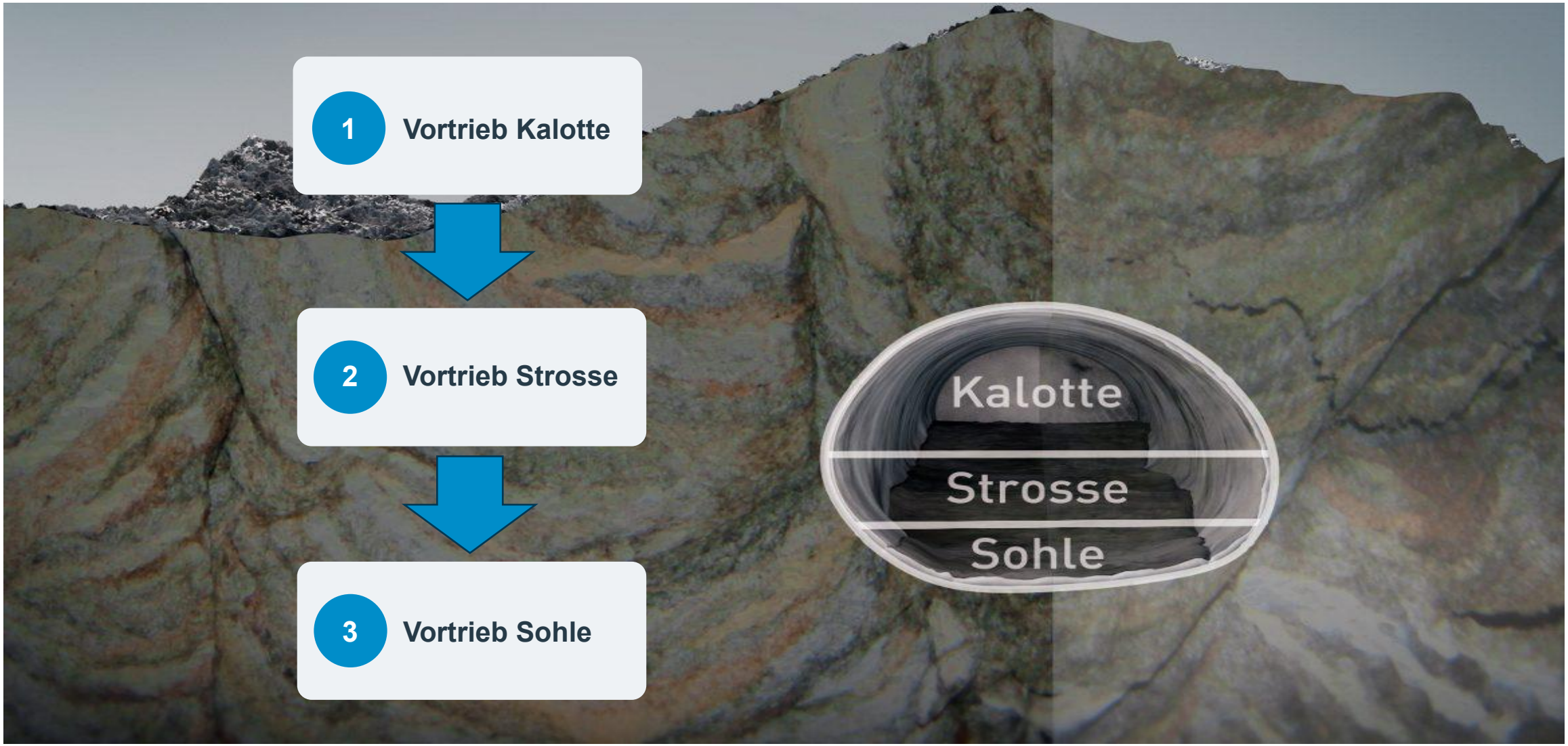


4 Innenausbau

Fahrbahn, Notgehwege, Entwässerung, Kabellehrrohre, Beschichtung

ab 2029
Betriebstechnik nach Rohbau (eigenes Baulos)

Vortrieb Kalotte, Strosse, Sohle



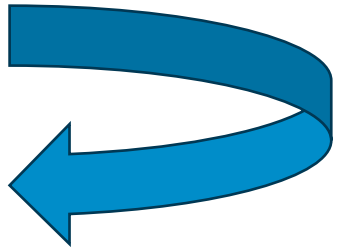
Vortriebzyklus Kalotte / Strosse / Sohle: ein Abschnitt in fünf Schritten



















Beispielfotos aus anderen Tunnelprojekten

1 Lösen

Bagger oder kleine Sprengung löst ein Stück Fels

2 Abfahren

Das Material wird aufgeladen und herausgefahren („Schuttern")

3 Spritzbeton

Eine erste Betonschicht sichert sofort die Oberfläche

4 Stahlbögen

Stahlbögen, Gitter und Anker halten das Gebirge

5 Wiederholen

Dann beginnt der nächste Abschnitt

So arbeitet sich der Tunnel Meter für Meter von West nach Ost voran – im Durchschnitt ca. 2 - 7 m pro Tag nach Geologie.





Die Innenschale: die dauerhafte Tunnelwand

Beispielfotos aus anderen Tunnelprojekten



1 Abdichten

Eine Kunststoffbahn rundum hält das Bergwasser dauerhaft draußen.



2 Bewehren

Stahl wird eingebaut, ein fahrbarer Schalwagen gibt die Form vor.



3 Betonieren

In Abschnitten von 10 m wird Beton eingefüllt, danach fährt der Schalwagen weiter.

Zeitraum: ca. Frühjahr 2028 bis 2029 – betoniert wird von Ost nach West.

Wohin mit dem Ausbruch? Stoffstrommanagement

Tunnel und Baugruben

ca. 135.000 m³ Fels und Boden

Zwischenlager (Bereitstellungsflächen)

Getrennt nach Sorten gelagert und im Labor geprüft

Wiederverwenden

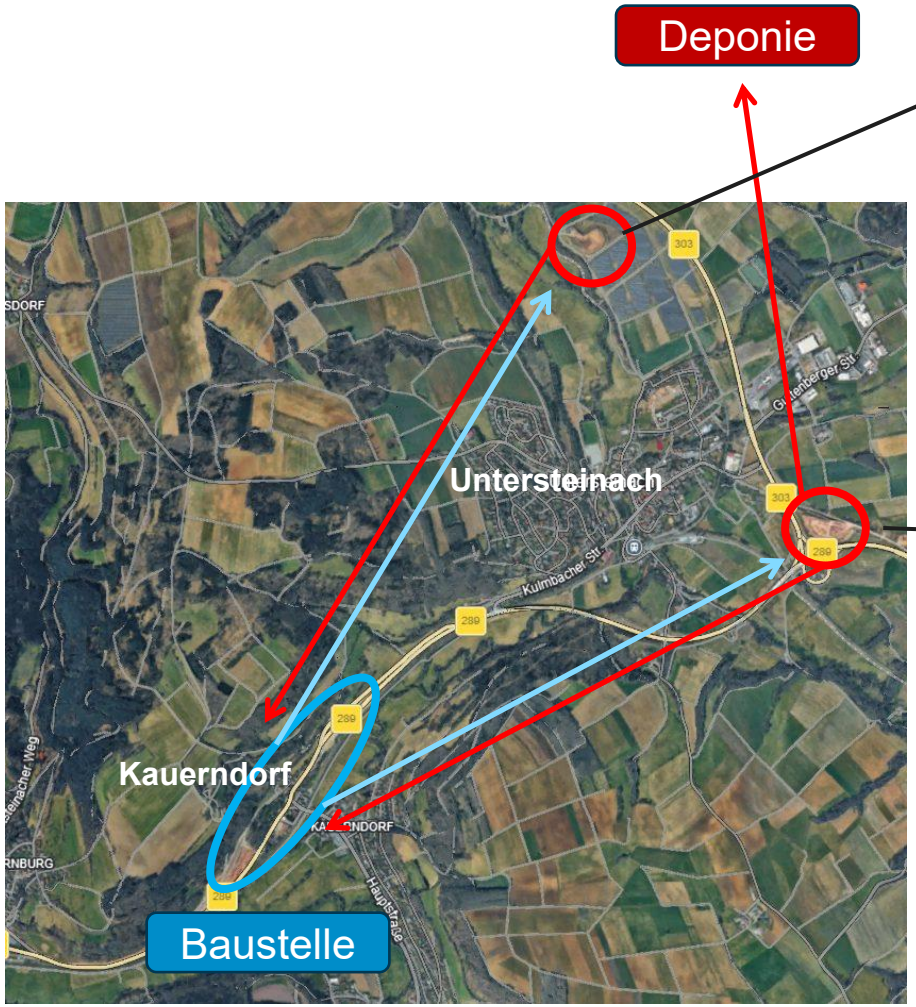
Hinterfüllungen, Geländemodellierung, Ergänzung Lärmschutzwall B 303 bei Stadtsteinach

Verwerten / Entsorgen

Nur was nicht wiederverwendbar ist – auf zugelassenen Deponien, mit Nachweis

Jede Ladung wird dokumentiert – von der Probe bis zum Lieferschein. Zwischenlager: Bereitstellungsflächen östlich von Kauerndorf.

Bereitstellungsflächen



Bereitstellungsfläche 2



Bereitstellungsfläche 1



Ergänzung Lärmschutzwall an der B 303 bei Stadtsteinach

Wo?

An der B 303, Ortsumgehung Stadtsteinach – rund 14 km nordöstlich der Tunnelbaustelle

Was?

Der vorhandene Lärmschutzwall wird mit geeignetem Boden und Fels aus dem Tunnelbau ergänzt

Wie groß?

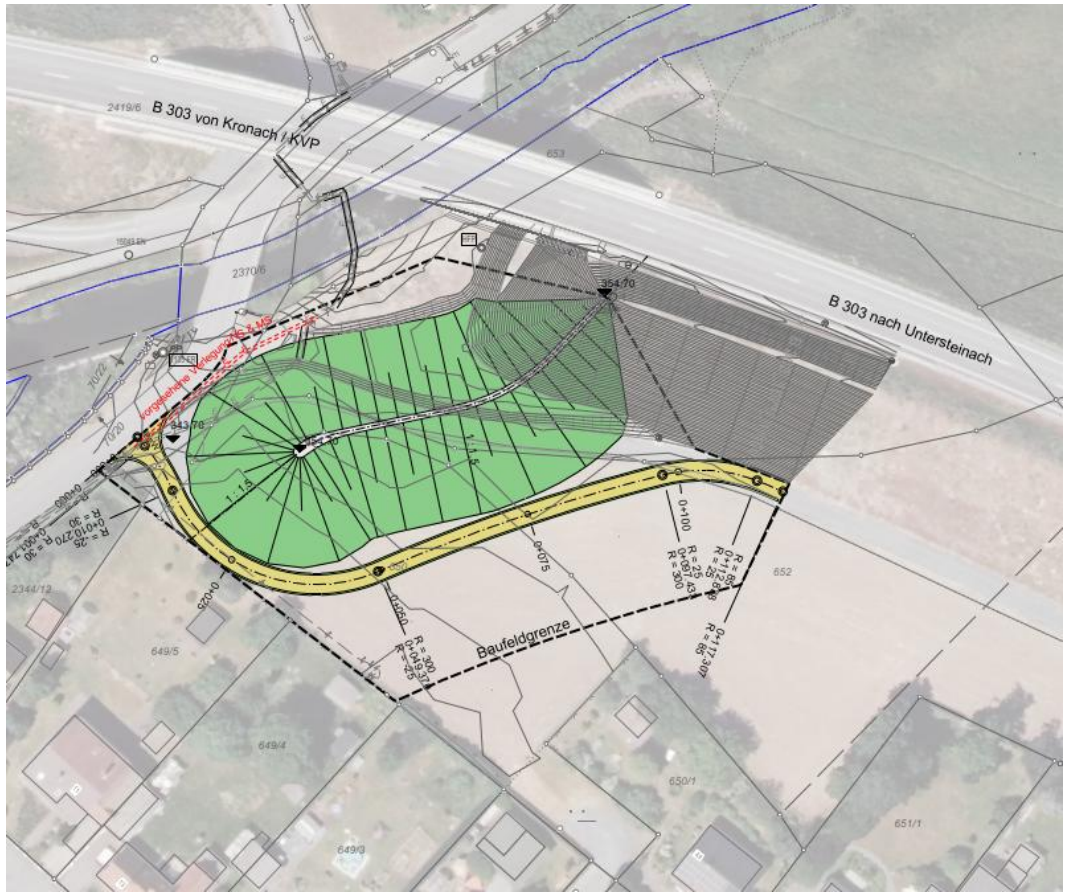
Dammhöhe ca. 11 m, Böschung 1:1,5; der Oberboden wird vorher abgetragen und zum Schluss wieder aufgebracht

Welcher Weg?

Von der Bereitstellungsfläche 1 über B 289 und B 303 bis Stadtsteinach-Mitte, dann über Hainberg- und Hammergrundstraße

Wann?

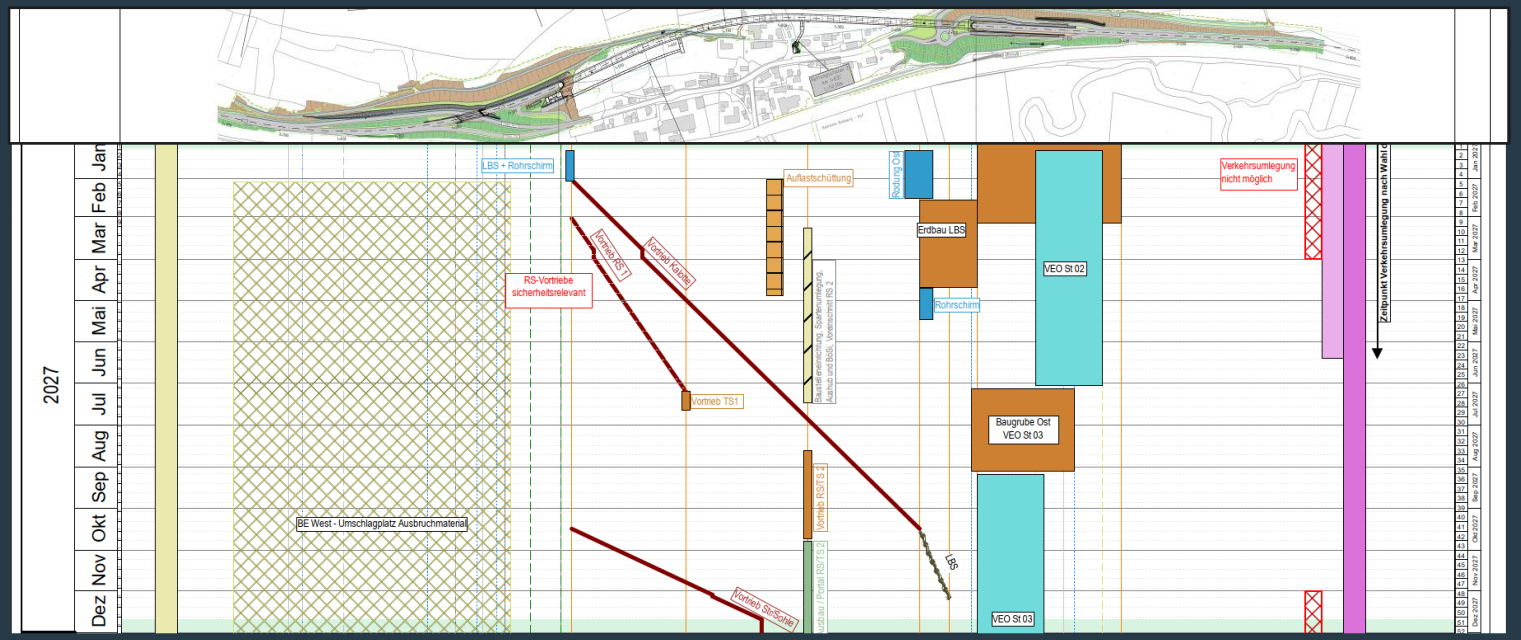
ca. März bis April 2027



Material bleibt in der Region: kurze Wege und mehr Lärmschutz für Stadtsteinach

3

Zeitplan und Aufgaben



Was passiert am Bau?

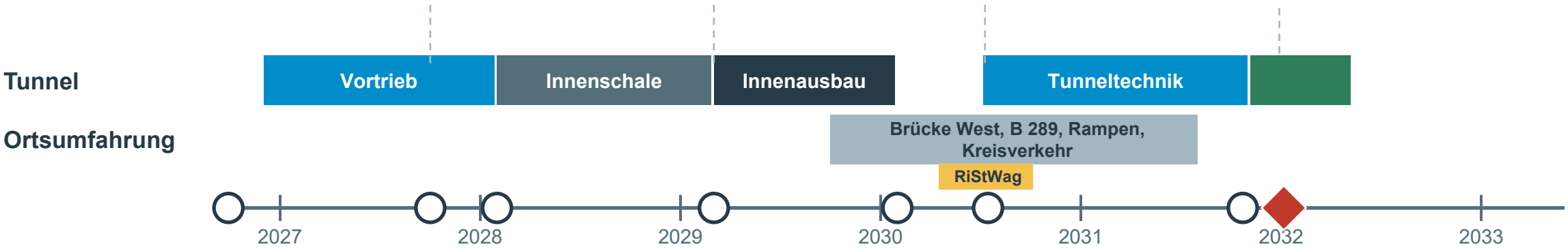
Zeitplan und Meilensteine bis zur Verkehrsfreigabe

ca. Herbst 2027
Durchschlag

Frühjahr 2029
Innenschale fertig

Mitte 2030
Beginn Tunneltechnik

Ende 2031 / Anfang 2032
Verkehrsfreigabe



Sep./Dez. 2026
Baubeginn, Tunnelanschlag

Frühjahr 2028
Ende Vortrieb

Anfang 2030
Tunnel-Rohbau fertig

Ende 2031 / Anfang 2032
Probebetrieb mit Feuerwehrübungen

Tunnelbau / Tunneltechnik | Innenschale | Innenausbau | Straßenbau und Brücke (Folgelose) | RiStWag-Strecke | Probebetrieb

Stand: Bauzeitenplan Tunnel (08/2026) und Terminplanung Folgelose – Termine können sich verschieben.

Die besonderen Aufgaben

Wechselndes Gebirge

Buntsandstein und Muschelkalk, dazu die Störungszone „Trebgaster Verwerfung" mit Wasserzutritten

Wenig Überdeckung

Der Tunnel liegt teils nur knapp unter der Oberfläche – am Hohlweg nur 1–2 m

Nah an Wohnhäusern

Der Rettungsstollen 2 entsteht mitten im Ort am Mühlackerweg – auf engem Raum

Bauen unter Verkehr

Die B 289 bleibt offen, der Verkehr wird mehrmals umgelegt

Trinkwasser und Natur

Wasserschutzgebiet und geschützte Flächen direkt neben dem Baufeld

Viel Material, wenig Platz

Rund 135.000 m³ Boden und Fels: beproben, getrennt lagern, verwerten oder entsorgen (Stoffstrommanagement) – auf wenig Platz

Unsere Antwort: gründliche Erkundung, erfahrene Gutachter, moderne Sicherungsverfahren und ständiges Messen.

Unter der Oberfläche.

Oberer Buntsandstein

eher weich, teils rissig, gibt bei Feuchtigkeit nach

Unterer Muschelkalk

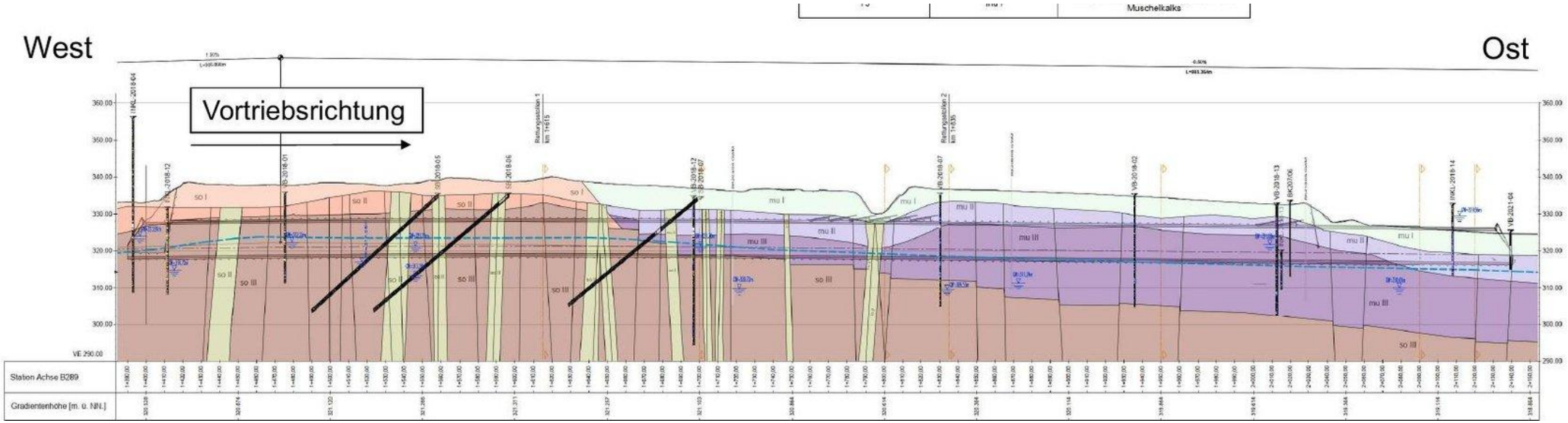
härter, aber in Schichten aufgebaut

Trebgaster Verwerfung

stark zerklüftete Störungszone, hier kann mehr Wasser zutreten

Gut erkundet

Seit 2006 mit rund 75 Bohrungen untersucht; Geologen begleiten den Vortrieb täglich



Warum sich Termine verschieben können

Das Gebirge zeigt sich erst beim Bauen

Wie das Gestein genau ist, sieht man im Detail erst beim Vortrieb – manchmal braucht es mehr Sicherung

Sicherheit geht vor

Die Vortriebsgeschwindigkeit passt sich den geologischen Gegebenheiten an.

Wasser und Witterung

Grundwasser im Tunnel, Winterpausen um den Jahreswechsel

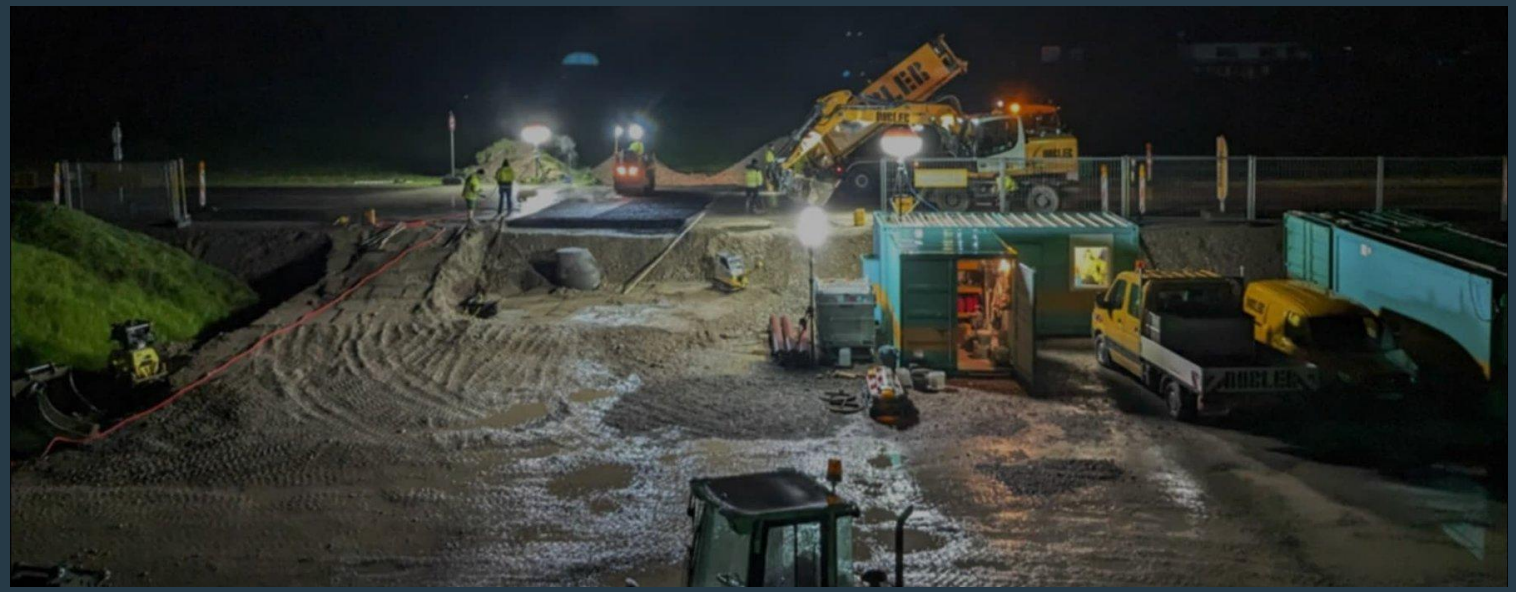
Termine werden fortgeschrieben

Der Bauvertrag passt die Termine an das tatsächlich angetroffene Gebirge an



4

Was bedeutet die Baustelle für Sie?



Verkehr, Arbeitszeiten, Sprengungen, Lärm, Staub und Licht

Verkehr: drei Verkehrsphasen am Ostportal

Phase 0

ab Baubeginn bis ca. 26. Nov. 2026

Der Verkehr der B 289 fährt über die Umfahrung Nord.

Die ersten Markierungsarbeiten für die geplante Verkehrsumlegung wurden schon durchgeführt.

Phase 1

demnächst

ca. 26. Nov. 2026 bis ca. Frühjahr 2028

Der Verkehr fährt über die Umfahrung Süd. Anlieger zum Mühlberg: über die Anschlussstelle Untersteinach/West und die Umfahrung Nord.

Phase 2

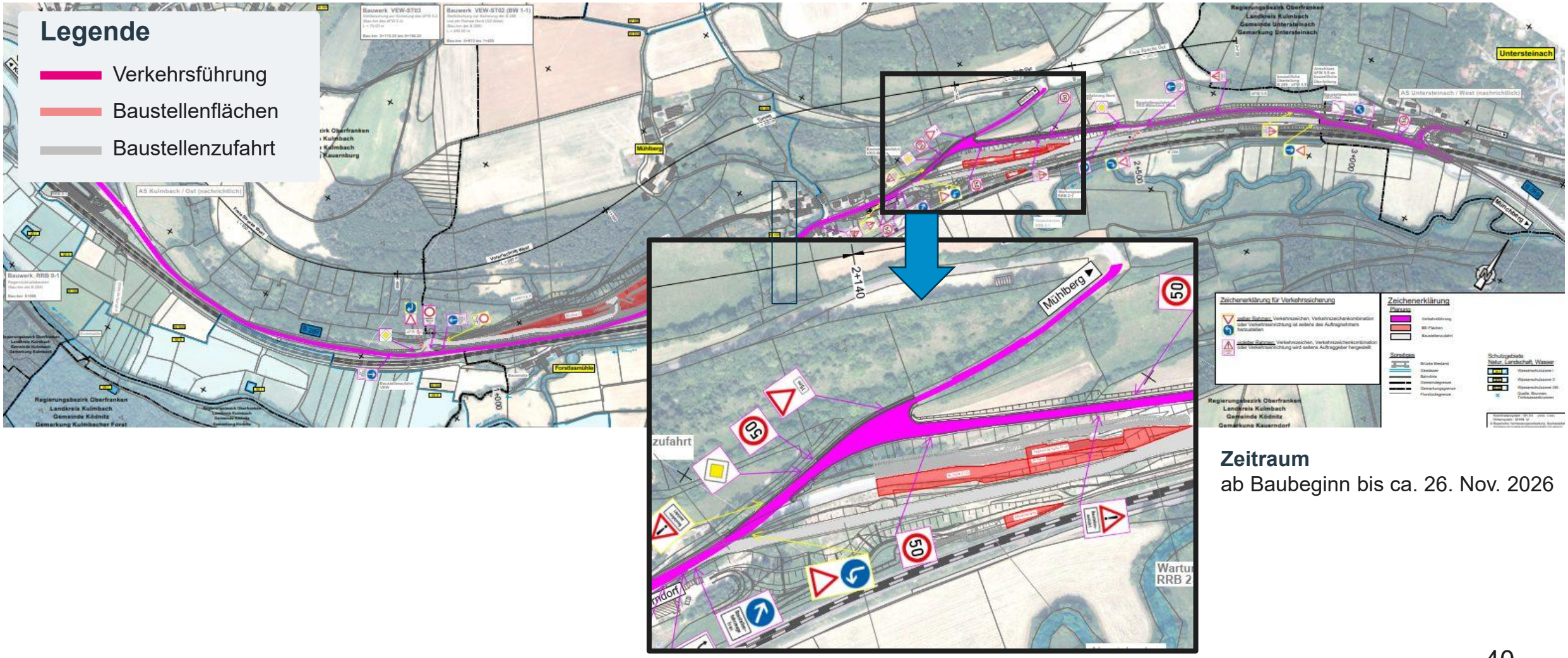
ab ca. Frühjahr 2028

Der Verkehr fährt wieder nördlich – über das fertige Tunnelstück am Ostportal.

- Die B 289 bleibt während der gesamten Bauzeit der Tunnelrohbauarbeiten befahrbar
- Jeder Wechsel der Verkehrsführung wird rechtzeitig angekündigt

Verkehrsphase 0 – so fahren Sie bis ca. 26. November 2026

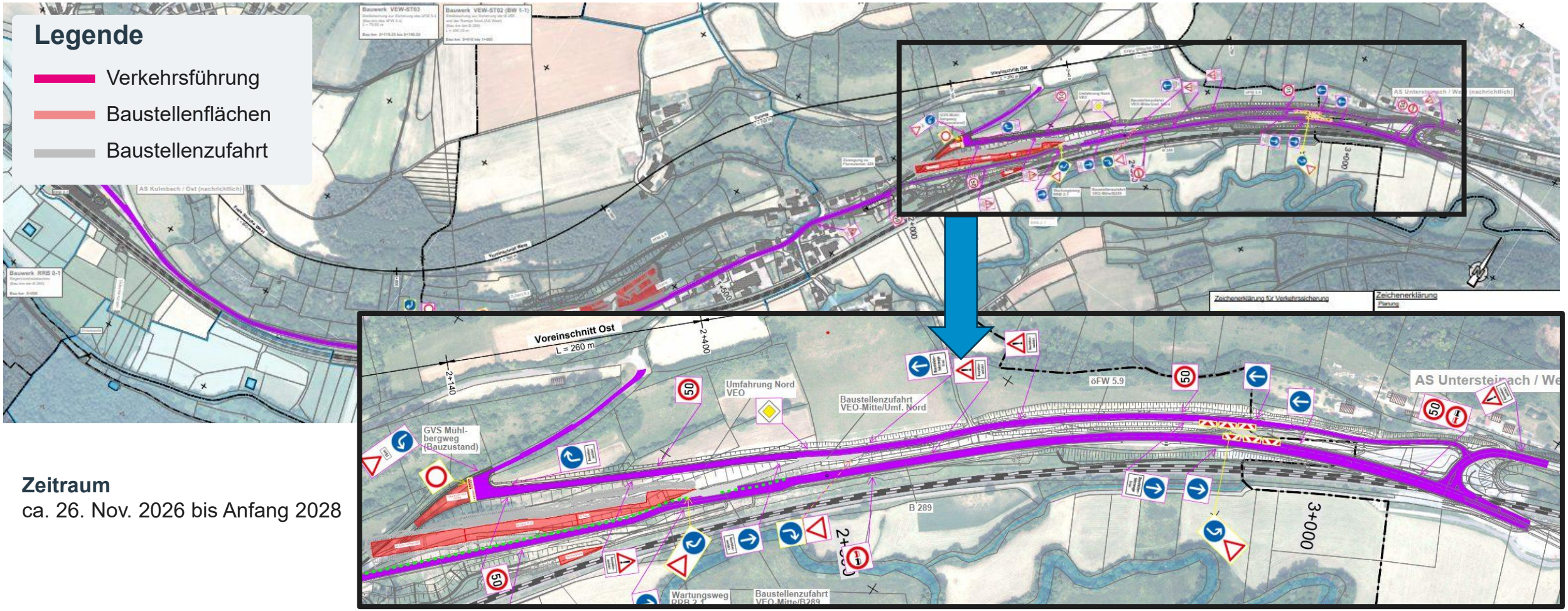
öffentlicher Verkehr verläuft über „Umfahrung Nord VEO“ und „bauzeitliche Überleitung B289 – öFW 5.9



Zeitraum
ab Baubeginn bis ca. 26. Nov. 2026

Verkehrsphase 1 – so fahren Sie ab ca. 26. November 2026

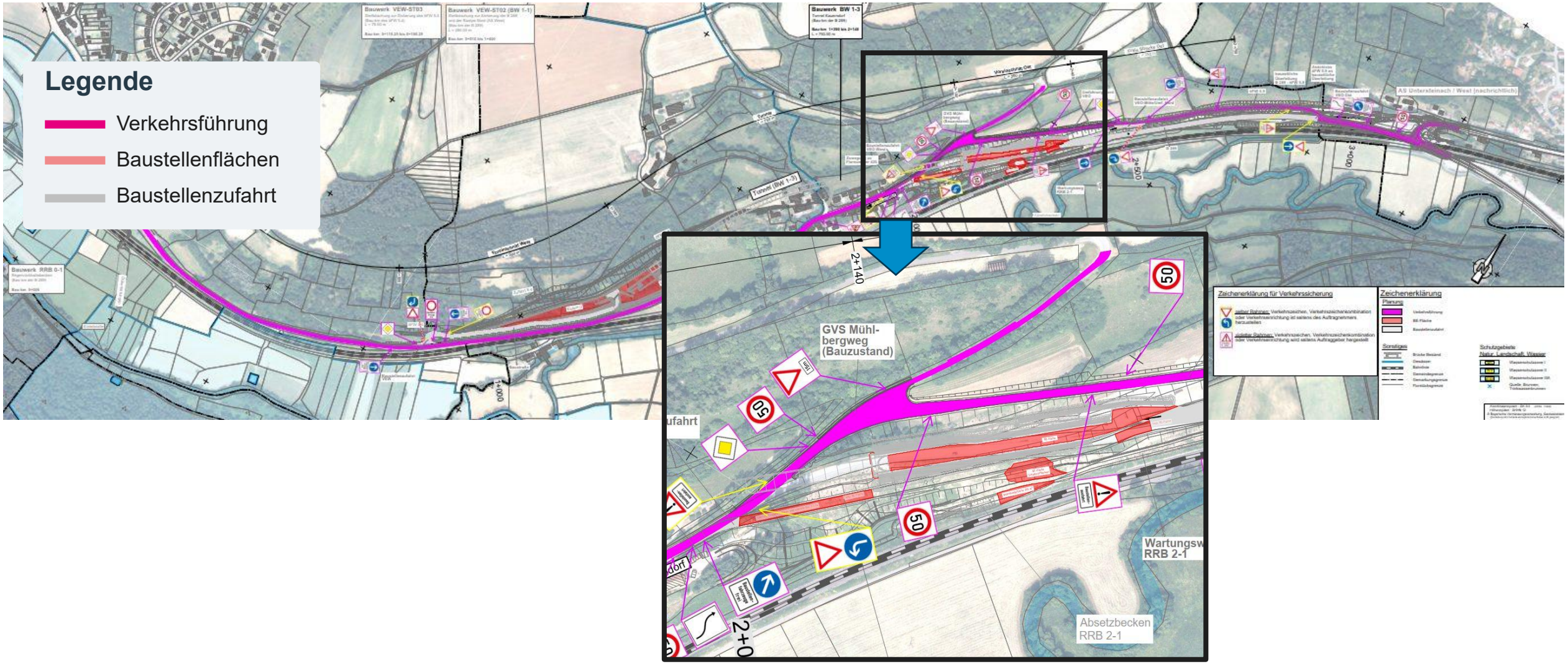
öffentlicher Verkehr verläuft über „Umfahrung Süd VEO“ und „B289“, Anliegerverkehr zum Mühlberg wird über die „AS Untersteinach / West“ und „Umfahrung Nord VEO“ geleitet.



Zeitraum
ca. 26. Nov. 2026 bis Anfang 2028

Verkehrsphase 2 – so fahren Sie ab Frühjahr 2028

öffentlicher Verkehr verläuft über „Umfahrung Nord VEO“ und „bauzeitliche Überleitung B289 – öFW 5.9

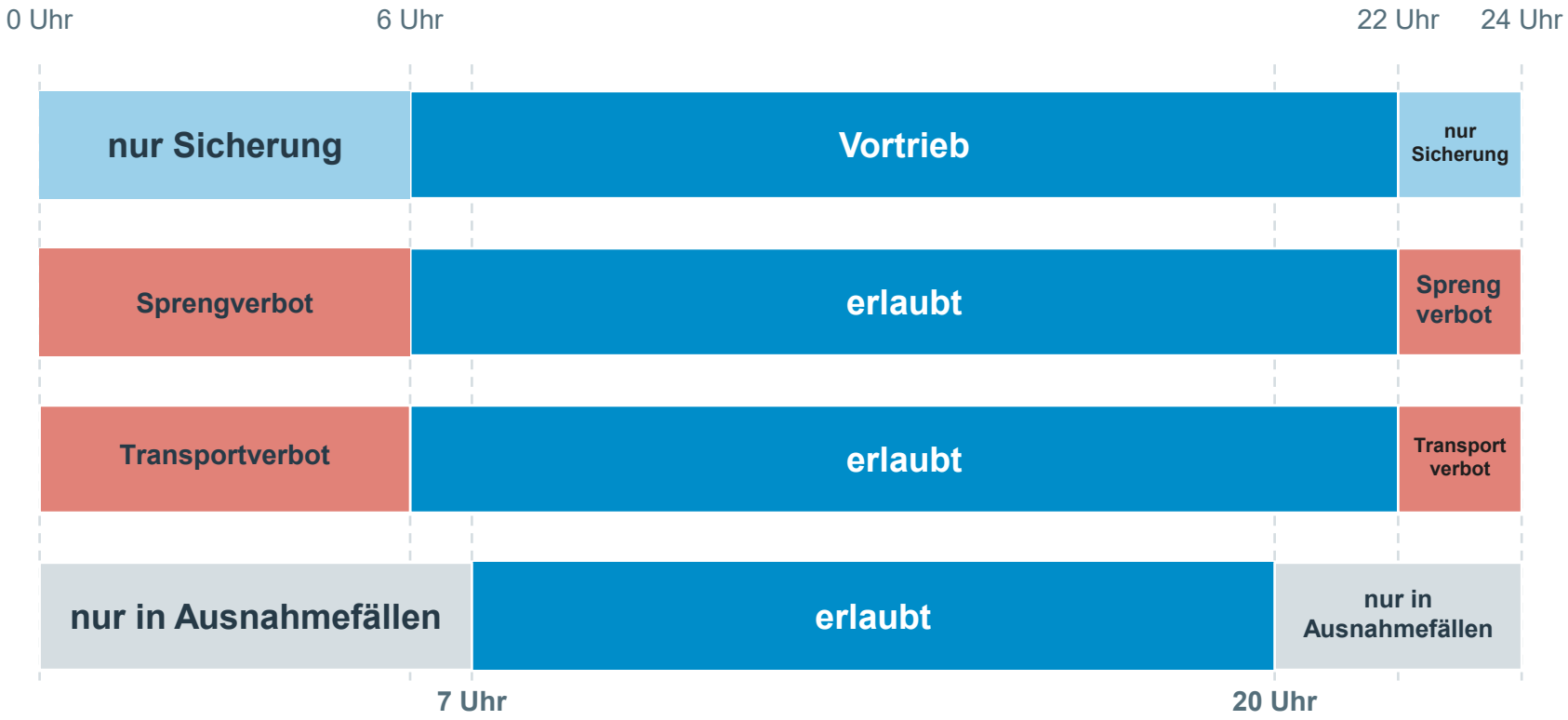


Baustellenverkehr und Zufahrten



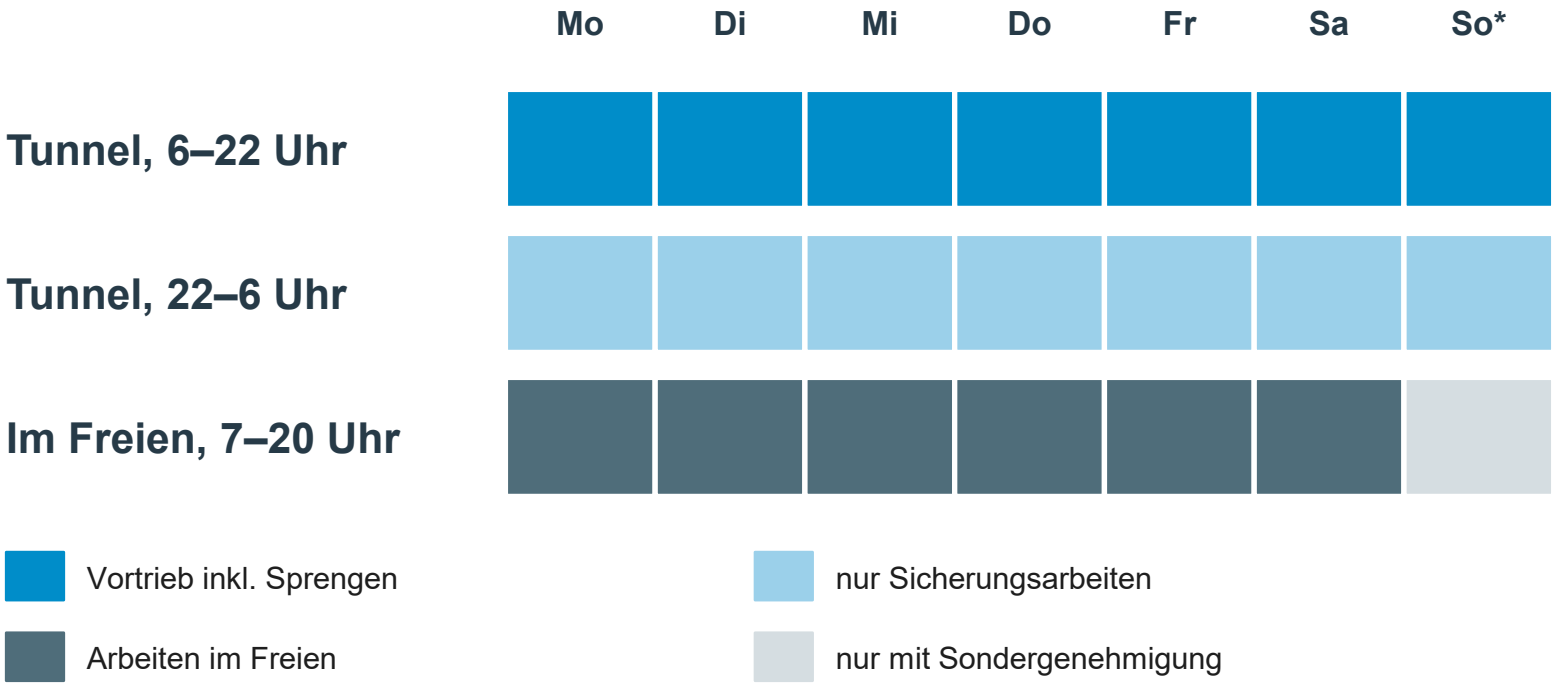
- Lkw fahren über die B 289 und festgelegte Baustellenzufahrten; zum Rettungsstollen 2 über den Mühlackerweg
- Kein Abtransport von Tunnelausbruch nachts zwischen 22 und 6 Uhr
- Abrollstrecken und Reifenwaschanlagen an den Ausfahrten halten die Straßen sauber
- Die Zufahrt zu Ihrem Grundstück bleibt grundsätzlich erhalten – Abstimmungen mit Feuerwehr und Rettungsdienst erfolgen baubegleitend
- Kurze Sperrungen, z. B. für Leitungsarbeiten, werden Ihnen vorher bekanntgegeben

Arbeitszeiten während des Vortriebs: Was passiert wann?



Nachts im Tunnel nur Sicherungsarbeiten wie Bohren und Ankern. Es dürfen keine Grenzwerte überschritten werden. Sonn- und Feiertagsarbeit im Freien nur mit Sondergenehmigung.

Vortriebsarbeiten 24 / 7: tags, nachts und am Wochenende



Vortrieb inkl. Sprengen

nur Sicherungsarbeiten

Arbeiten im Freien

nur mit Sondergenehmigung

** Sonn- und Feiertagsarbeit nur mit behördlicher Sondergenehmigung*

Nachts gilt immer:

keine Sprengungen

kein Abtransport

Licht abgeschirmt

Überwachung von Grenzwerten



Warum auch nachts?

- Durchgehender Betrieb für die Vortriebsphase verkürzt die Bauzeit – und damit die Belastung
- Bis zu 70 Beschäftigte im Schichtbetrieb, keine Unterkünfte auf der Baustelle
- Besondere Nacht- und Wochenendarbeiten im Freien kündigen wir vorher an

Sprengungen und Erschütterungen

22 – 6 Uhr

keine Sprengungen in der Nacht

So halten wir Erschütterungen gering

- Gesetzliche Grenzwerte (DIN 4150) schützen Gebäude und das Wohlbefinden der Menschen
- Messgeräte in Gebäuden nahe dem Tunnel; ein Sprengsachverständiger überwacht
- Sprengladungen werden laufend an die Messwerte angepasst

Was Sie spüren können

Ein kurzes Rumpeln oder leichtes Vibrieren für wenige Sekunden. Das ist normal und wird ständig gemessen.

Wie oft

2 – 4 Sprengungen pro Tag sind möglich

Lärm, Staub und Licht

Lärm

- Lärmarme Maschinen und Lkw nach Stand der Technik
- Zusätzlicher Schallschutz bei lauten Bohrarbeiten
- Lärmmessungen vor und während der Bauzeit

Staub

- Baustraßen befestigt und regelmäßig gereinigt
- Staubminderung, z. B. Befeuchten, bei Abbruch-, Spreng- und Asphaltarbeiten
- Reifenwaschanlagen an den Ausfahrten

Licht

- Baustellenlicht gerichtet und abgeschirmt
- Keine Blendung in Wohnräume
- Rücksicht auf Tiere: reduzierte Beleuchtung in Schutzbereichen

5

Schutz und Sicherheit

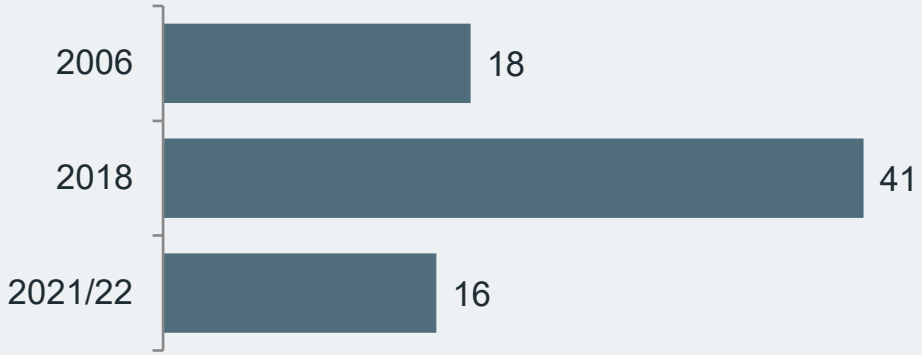


Beweissicherung, ständige Messungen, Sicherheit und Trinkwasserschutz

Vorsorge: Wir kennen den Untergrund

rund 75

Erkundungsbohrungen in drei Kampagnen



- Seismische Messungen (2018) und 5 Baggerschürfe
- 14 Inklinometer überwachen den Hang schon seit 2018
- Grundwasser-Messstellen und Proben aus den Brunnen

Geprüft von unabhängigen Fachleuten

Ingenieurgeologisches Gutachten

Müller + Hereth, 2023 · Gestein, Störungszonen und Grundwasser entlang der Trasse

Geotechnischer Bericht

TU München, Zentrum Geotechnik, 2025 · Empfehlungen für Vortrieb und Sicherung

Trinkwasserschutzkonzept

Piewak & Partner, 2023 · Regeln zum Schutz der Brunnen der Stadtwerke Kulmbach

Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan

Februar 2025 · Gefährdungen, Alarmpläne und Rettungskonzept

Zusätzlich prüfen weitere **Prüfingenieur und Tunnelsachverständige (z.B. Spreng- oder Betonsachverständige)** die Planung und Bauausführung.

Wir messen ständig – und reagieren sofort

Erschütterungen

in Gebäuden bis ca. 25 m neben dem Tunnel und bis ca. 50 m um die Portale

Lärm und Körperschall

tagsüber und nachts, mit geeichten Messgeräten

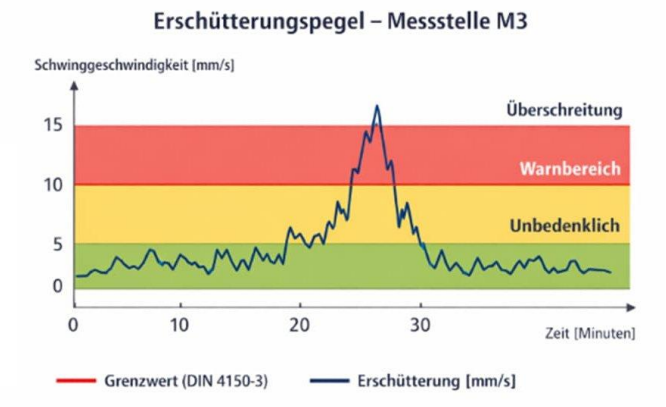
Bewegungen

Vermessung von Gelände, Böschungen und Gebäuden

Grund- und Trinkwasser

Messstellen mit automatischer Alarmierung





Messen rund um die Uhr, automatisch

Alarm per SMS, wenn ein Grenzwert näher rückt

Reagieren Bauablauf anpassen oder Arbeiten stoppen

Sicherheit rund um die Baustelle

Baustelle gesichert

Bauzäune und Absperrungen. Bitte die Baustelle nicht betreten – das gilt besonders für Kinder.

Rettungswege frei

Feuerwehr und Notarzt erreichen Sie jederzeit. Die Notfallnummer der Baufirma liegt bei der Leitstelle.

Sicher zu Fuß und mit dem Rad

Gesicherte und ausgeschilderte Wege entlang der Baustelle.

Sicherheit im Tunnel

Sicherheitskoordinator, Rettungskonzept und Aufsicht durch das Bergamt Nordbayern.

Baustellenüberwachung

Permanente Überwachung des Baufeldes

6

Der fertige Tunnel



Sicherheitstechnik, Betrieb und der Weg zur Eröffnung

So wird es aussehen

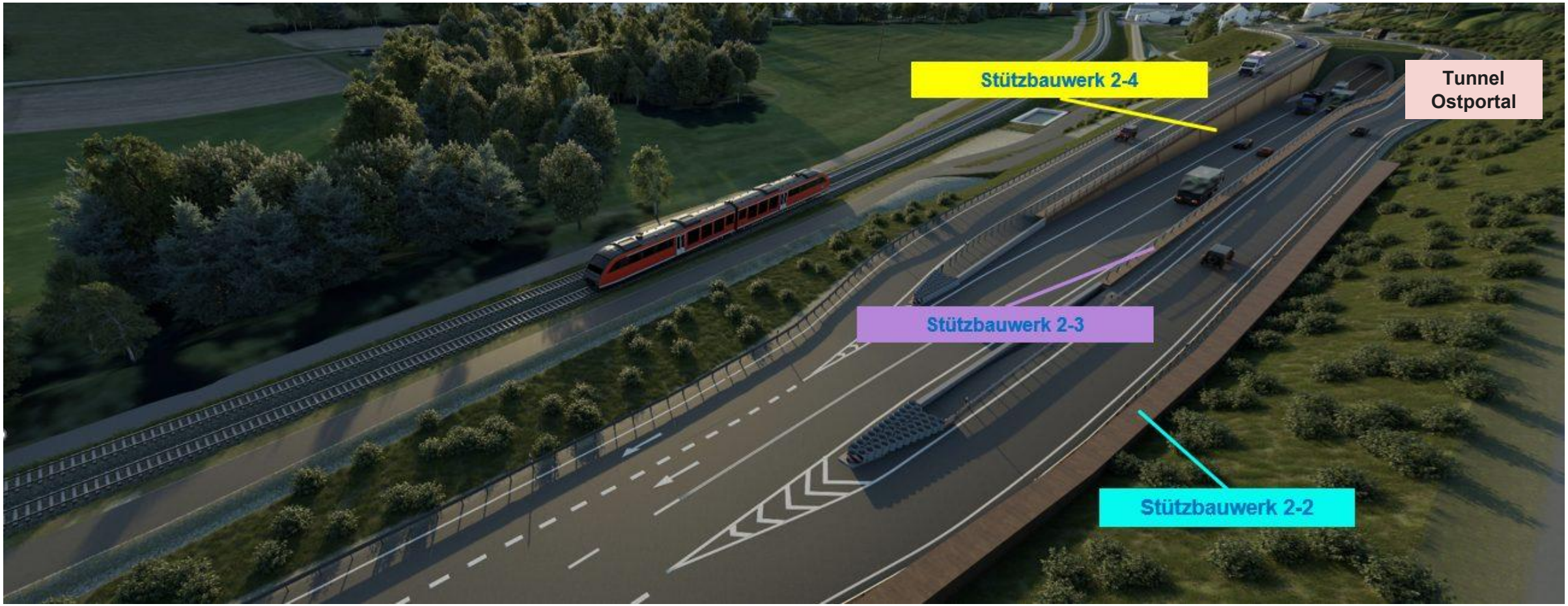


Tunnelportal West – Visualisierung



Tunnelportal Ost – Visualisierung

Voreinschnitt Ost und Ostportal



So sicher wird der Tunnel

2

Rettungsstollen

Fluchtwege höchstens alle 300 m

4

Notrufnischen

dazu Mobilfunk und Funk für Einsatzkräfte

8

Strahlventilatoren

führen im Brandfall den Rauch ab

7

Hydranten

plus eigenes Löschwasserbecken

60 min

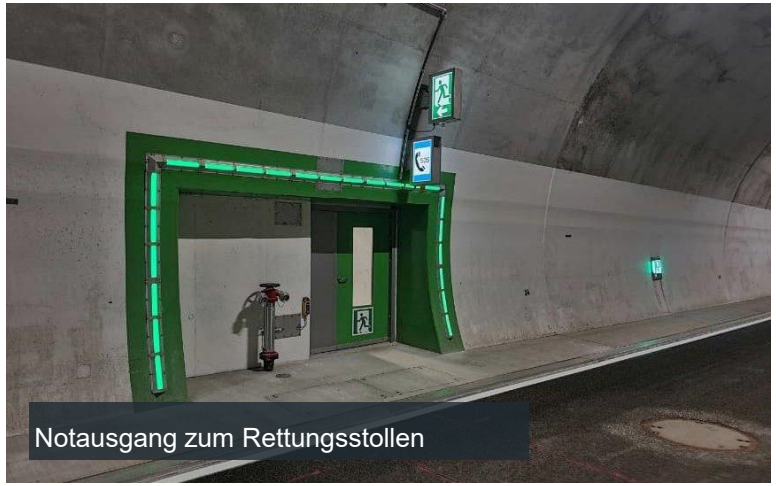
Notstrom

für alle Sicherheitseinrichtungen

24 / 7

Überwachung

Kameras, Sensoren, Durchsagen per Radio

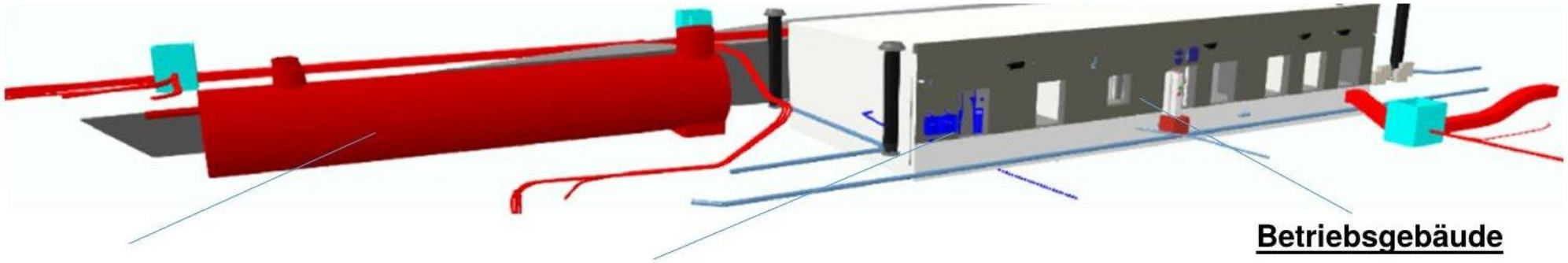


Notausgang zum Rettungsstollen



Rettungsstollen (Referenzprojekt)

Das Betriebsgebäude am Westportal



Betriebsgebäude

Herzstück der Technik: Lüftung, Brandmelder, Kameras, Sensoren, Notruf und Strom laufen hier zusammen – rund um die Uhr überwacht.

Löschwasserbecken

Ein eigener Wasservorrat für die Feuerwehr – unabhängig vom öffentlichen Wassernetz.

Havariebecken

Fängt bei Unfällen auslaufende Flüssigkeiten auf, damit nichts in Boden oder Gewässer gelangt.

7 Öffentliche Termine



Feiern Sie mit!

Tunnelanstich

7. Dezember 2026

Der erste Abschlag am Westportal – mit Tunnelpatin nach alter Bergmannstradition



Durchschlag

ca. Herbst 2027

Der Moment, in dem West und Ost verbunden sind

Tag der offenen Tür

[nach Einbau der Fahrbahn]

Einmal zu Fuß durch den fertigen Tunnel gehen



Durchschlag in einem anderen Tunnel

Termine und Einladungen erhalten Sie rechtzeitig. Tunnelpatin: Emmi Zeulner

Staatliches Bauamt Bayreuth

Landesbaudirektion Bayern

Vielen Dank – Ihre Fragen?

Wir freuen uns auf das Gespräch mit Ihnen.

Baustellenthemen: bolbue-kauerndorf@bgebauer.de

Allgemeine Fragen zum Projekt: poststelle@stbabt.bayern.de

Presseanfragen: pressestelle@stbabt.bayern.de