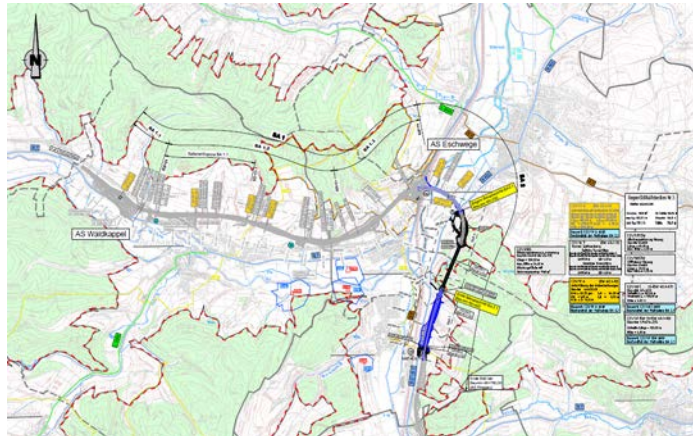


A44 Kassel - Herleshausen, C21 AS Waldkappel – AS Ringgau [VKE C212] Tunnel Spitzenberg

29.03.2018



Projektbeschreibung

Die DEGES plant und baut im Auftrag des Landes Hessen im Abschnitt von AS Waldkappel bis zur A4 AD Wommen den Neubau der Bundesautobahn A44. Dieser Abschnitt ist in vier Verkehrseinheiten aufgeteilt.

Das vorliegende Projekt C21 umfasst die VKE C212 mit einer Gesamtlänge von ca. 7,9 km. Die VKE C212 beginnt nordwestlich der Gemeinde Waldkappel – Bischhausen und verläuft in östliche Richtung nördlich der Bundesstraße 7 und südlich der stillgelegten Bahnlinie Kassel – Eschwege. Im weiteren Verlauf überquert die A44 die vorhandene Bahntrasse 3600, Frankfurt (M) Hbf – Göttingen ca. bei Bahn-km 196,5 und die Wehre. Parallel zur Bundesstraße 7/27 wird die Trasse dann bis zur Anschlussstelle Ringgau weitergeführt. Die geplante A44 zeigt in diesem Bereich ständigen Wechsel zwischen Damm- und Einschnittslagen. Das Gebiet gilt als ökologisch hoch sensibel. Der 2. Bauabschnitt (2. BA) erstreckt sich von Bau-km 45+335 bis Bau-km 46+420. Der Tunnel Spitzenberg erstreckt sich von km 45+320 bis km 46+410 und unterquert ein FFH-Gebiet. Die Portalbereiche grenzen an das FFH-Gebiet „Werra- und Wehretal“.

Der Baubeginn erfolgte mit dem Tunnelanstoß im Juni 2017.



Auftraggeber:

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Zimmerstraße 54
10117 Berlin

Ansprechpartner: Herr Wojciech Kedzierski Tel.: +49 (030) 20243 – 732

Leistungen M+H:

Bauoberleitung
örtliche Bauüberwachung / Geologie

A44 Kassel - Herleshausen, C21 AS Waldkappel – AS Ringgau [VKE C212] Tunnel Spitzenberg

Geologie

Die Schichtenfolge gliedert sich in mittleren und oberen Buntsandstein, bestehend aus Fein- bis Grobsandsteinen, tonigen Schluffsteinen und Tonsteinen in Wechsellagerung. Die Trasse des Tunnels befindet sich im Bereich einer großtektonischen Grabenstruktur, die sich an den Sontraer sowie Netraer Graben gliedert und eine abschnittsweise intensive tektonische Gebirgszerlegung mit wechselhaften Gebirgsfestigkeiten bedingt.

Technische Daten

Zweispuriger Autobahntunnel, 2 Röhren

Tunnellänge je Röhre: 599 m

Bergmännischer Vortrieb je Röhre: 560 m

- davon im Sprengvortrieb:
 - Weströhre: 140 m
 - Oströhre: 200 m
- davon im Baggervortrieb:
 - Weströhre: 420 m
 - Oströhre: 365 m

Offene Bauweise je Röhre: 39 m

Davon Ausführung „WUBKO“: 39 m

Ausbruchquerschnitt: 110 m²

Bohr-, Spreng-, Baggervortrieb nach NÖT

2 Querschläge/Pannenbuchten

1 Betriebsgebäude im Bereich Nordportal

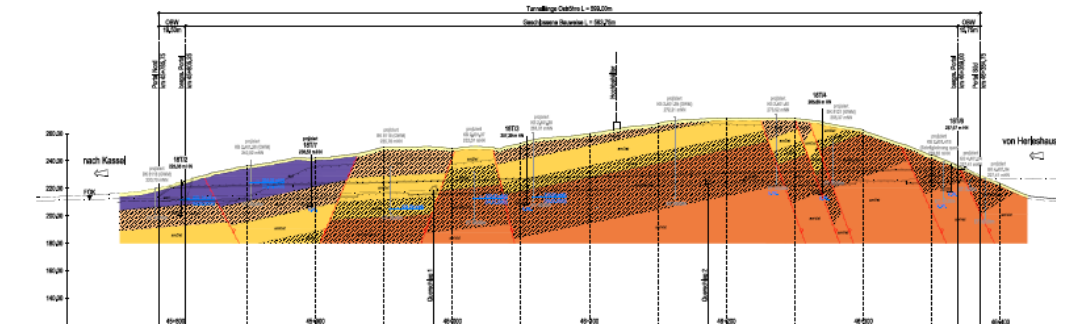
Regelquerschnitt: RQ 26 t

Lichte Höhe: 4,50 m

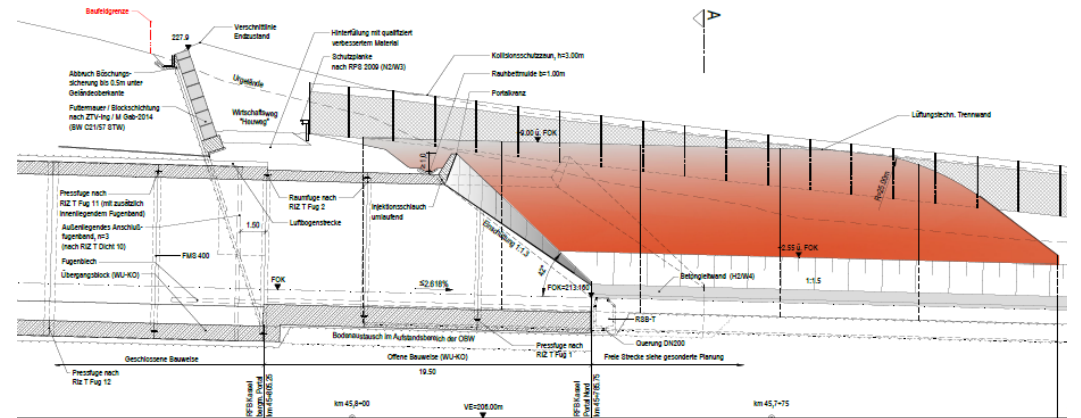
Besonderheiten im Vortrieb:

Rohrschirme mit gezielten Injektionen, Ulmenstollenvortrieb, Manschettenrohrinjektionen, Nacherkundung eines Bereiches mit geringer Überlagerung (ehem. Steinbruchgelände, verfüllt, partiell innerhalb des Ausbruchquerschnitts), überwiegend Teilflächenausbruch im Baggervortrieb, mehrere Störungszonen mit instabiler Ortsbrust, teils starke Klüftigkeiten sowie ungünstig geneigtes Schichteinfallen gegen Vortriebsrichtung.

Erfolgreiche und unfallfreie Bewältigung der Schwierigkeiten im Vortrieb



RFB Kassel
Längsschnitt M 1:100



Ansicht Portal
M 1:100

