

Projektbeschreibung

Die A44 ist Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 15: „Autobahn A44 Kassel – Eisenach und A4 Eisenach - Görlitz“ und soll eine Lücke im Netz der Bundesautobahnen auf der Achse Ruhrgebiet – Kassel – Dresden zwischen der A7 bei Kassel und der A4 bei Wommen schließen.

Der Bauabschnitt umfasst einen Teilbereich der C212 von Bau-km 46+492 bis Bau-km 48+750 mit einer Länge von 2,27 km und dem gesamten Abschnitt der C221 mit einer Länge von 3,89 km. Dabei ist zu beachten, dass an der VKE-Grenze der Bau-km 47+240 (VKE 40.1) mit dem Bau-km 47+228,155 (VKE 40.2) gleichzusetzen ist.

Der Bauabschnitt BA 3 ist ein weiteres Teilstück der A44 zwischen Herleshausen und Kassel. Der Abschnitt beginnt östlich der Ortschaft Wehretal-Oetmannshausen hinter dem Tunnel Spitzenberg, verläuft in südlicher Richtung, östlich der Bahnlinie Göttingen- Bebra und der B7/B27 dem Sontratal folgend.

Innerhalb dieses Bauabschnittes wird zwischen der Anschlussstelle Ringgau und der Anschlussstelle Sontra-West der Tunnel Boyneburg zur Entlastung der Ortschaft Wichmannshausen errichtet.

Es handelt sich dabei um einen zweispurigen Autobahntunnel. Die Länge der beiden Tunnelröhren beträgt 1.714 m bzw. 1.682 m. Davon werden jeweils ca. 40 m in offener Bauweise hergestellt. Der Rest wird in bergmännischer Bauweise errichtet. Der Abstand der beiden Röhren voneinander beträgt 25 m (Achse – Achse).

In den nördlichen Eingangsbereichen wird bedingt durch die Nähe der AS Ringgau zum Tunnelportal die Ein- bzw. Ausfädelungsspur in den bergmännischen Bereich verlegt. Hier wird auf ca. 200 m Länge ein 3-Spuriger Tunnelquerschnitt mit einer lichten Weite von 14,42 m hergestellt. Die sicherheitstechnischen Anforderungen der RABT fordern zusätzlich noch 2 Pannenbuchten je Röhre mit einer Länge von 62,5 m sowie 5 Querschläge.

Auftraggeber:

Ed. Züblin AG
Direktion IU - Tunnelbau
Albstadtweg 3-5, 70567 Stuttgart

Leistungen M+H

Ausführungsplanung Tunnel
in Ingenieurgemeinschaft (80% Anteil)

Geologie

Die Tunneltrasse befindet sich regionalgeologisch betrachtet auf der Boyneburger Scholle. Dabei handelt es sich um einen Buntsandstein-Komplex zwischen dem Netragaben im Nordosten und dem Sontraer Graben im Südwesten. Die beiden tektonischen Grabenstrukturen und ihre Hauptverwerfungen streichen Nordwest-Südost.

Im Bereich des Tunnels Boyneburg und seiner Voreinschnitte stehen unter einer gering-mächtigen Lockergesteinsdecke die Schichten des Mittleren Buntsandsteins (Volpriehausen-Folge) und des Unteren Buntsandsteins (Bernburg-Folge) an.

Bei der Volpriehausen-Folge handelt es sich um eine mittel- bis engständige Wechsellagerung von Sandsteinen mit eingeschalteten Tonstein-/ Schluffsteinlagen (Anteil ca. 15 % - 30 %, bereichsweise bis 40 %).

Die Bernburg-Folge besteht aus einer engständigen Wechsellagerung aus feinkörnigen Sandsteinen mit häufigen Tonstein-/ Schluffsteinlagen (Anteil ca. 30 % bis 40 %, bereichsweise bis 70 %).

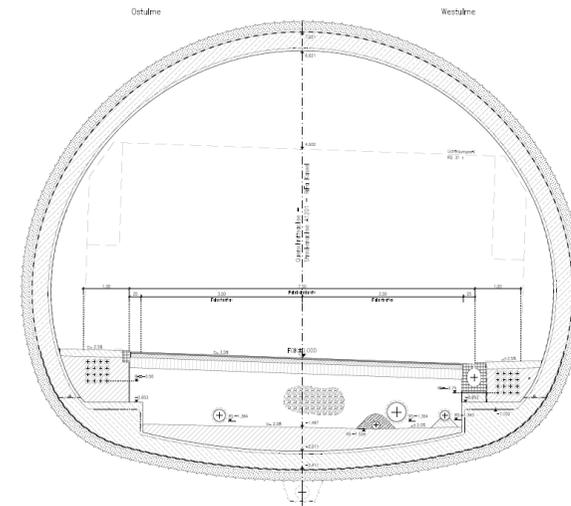
Technische Daten

Tunnelröhren Ost / West =	1.714 m / 1.682 m
Offene Bauweise:	je Röhre 40 m
Bergmännische Bauweise:	1.674 m / 1.642 m
Achsabstand der Fahrspuren:	25 m

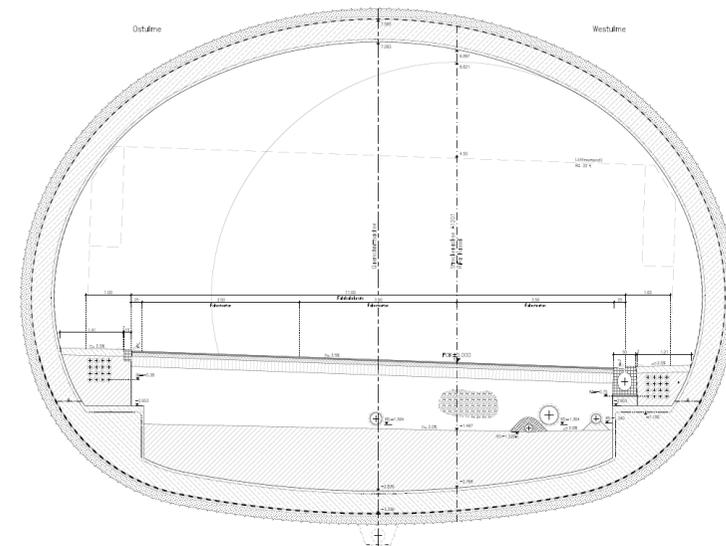
Lichte Weite der 3 Querschnittstypen

2-spuriger HT-QS:	RQ 31 t	10,92 m
3-spuriger Ein- Ausfahrts-QS	RQ 33 t	14,42 m
Pannenbuchten	RQ 31 t + 2,5 m	13,17 m
Lichte Höhe:	4,50 m	

Beidseitiger Notweg: b = 2 x 1,00 m



Regelquerschnitt 2-Spuriger Haupttunnel



Regelquerschnitt 3-Spuriger Ein- und Ausfahrtsquerschnitt