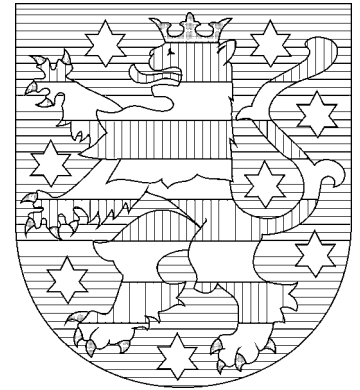


Thüringer STAATSANZEIGER

Nr. 42/2008

Montag, 20. Oktober 2008

18. Jahrgang



Friedetalbrücke – Freivorbau des südlichen Überbaus (Richtungsfahrbahn Halle)

Foto: DEGEG



Rhintalbrücke mit Blick in Richtung Westportal Tunnel Höllberg

Foto: DEGEG

Lückenschluss der A 38 zwischen Breitenworbis und Bleicherode

Ende 2009 fertiggestellt

Der Neubau der A 38 Göttingen – Halle/A 143 Westumfahrung Halle ist eines von 7 Verkehrsprojekten Deutsche Einheit Straße und wurde als VDE Nr. 13 im Bundesverkehrswegeplan 1992 als „vordringlicher Bedarf“ festgeschrieben. Planung, Baurechtsschaffung, Bauvorbereitung und -überwachung des insgesamt rund 208 km langen Neubauprojektes wurden – mit Ausnahme von 16,3 km in Niedersachsen/Hessen – der DEGEG, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, übertragen.

Seit der länderübergreifenden (NI/TH) Verkehrsfreigabe von insgesamt 32,3 km inklusive „Heidkopftunnel – Tunnel der Deutschen Einheit“ im Dezember 2006 ist die A 38 ab dem Autobahndreieck (AD) Drammetal (A 38/A 7) durchgängig bis zur Anschlussstelle (AS) Breitenworbis auf rd. 50 km befahrbar. Weiter östlich ist die Autobahn zwischen der AS Bleicherode und der AS Eisleben in Sachsen-Anhalt auf knapp 74 km unter Verkehr.

Der letzte Streckenabschnitt der A 38 im Freistaat Thüringen, der durch die Landkreise Eichsfeld und Nordhausen verläuft, ist komplett im Bau. Die Lücke zwischen den Anschlussstellen Breitenworbis und Bleicherode wird Ende 2009 geschlossen.

Diese 12 km lange Verkehrseinheit (VKE 5614) beinhaltet den Tunnel Höllberg, die beiden Großbrücken über Rhintal und Friedetal sowie 7 kleinere Brückenbauwerke. Die ersten Bauaktivitäten begannen bereits im September 2006 nach der Auftragsvergabe für zwei kleinere Autobahnbrücken im Osten der VKE. Offizieller Baubeginn an diesem

(Fortsetzung letzte Seite)

(Fortsetzung von Titelseite)

Lückenschluss indes erfolgte am 2. Mai 2007 mit dem Tunnelanschlag am Westportal des Tunnels Höllberg. Mit diesem Tag übernahm Schwester Placida Nitsch die Patenschaft für dieses Bauwerk.

Planungsübersicht

| | |
|----------------|-------------------------------------------------------------|
| Mai 1994 | Einleitung Raumordnungsverfahren |
| April 1995 | Linienbestimmung |
| Mai 2006 | Planfeststellungsbeschluss |
| August 2006 | Auftragserteilung für zwei Autobahnbrücken über Landstraßen |
| Februar 2007 | Auftragserteilung für Tunnel Höllberg und Talbrücke Rhintal |
| April 2007 | Auftragserteilung für die Talbrücke Friedetal |
| Mai 2007 | Tunnelanschlag |
| September 2007 | Baubeginn Strecke |
| Ende 2009 | Gesamtfertigstellung |

Daten und Fakten zur Verkehrseinheit (VKE) 5614

| | |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Länge: | 12 km |
| Bauwerke: | 6 Autobahnbrücken, darunter die Talbrücken - Rhintal (307 m) - Friedetal (485 m) Tunnel Höllberg (874/849 m) 3 Überführungsbauwerke |
| Besonderheiten: | - Stützwand am Egelskopf (310 m) - ca. 20 km Baustraße - 925 m Lärmschutzwände - 4 740 m Lärmschutzwälle - 1 155 m Fledermausüberflughilfen |
| Entwässerung: | 6 Regenrückhaltebecken |
| Flächenbedarf: | ca. 100 ha Trasse und Anlagen ca. 55 ha Gestaltungsmaßnahmen ca. 98 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen |

Tunnel Höllberg (874 m)

Neben den beiden Großbrücken ist der Tunnel Höllberg das herausragende Ingenieurbauwerk in der VKE 5614. Der Tunnel unterfährt den Höllberg zwischen Rhintal/B 80 und Töpfertal mit einer Länge von 874 m. Die beiden parallel laufenden Röhren mit einem Achsabstand von 25 m liegen in den Schichtenfolgen des Mittleren Buntsandsteins und haben eine maximale Überdeckung von 30 m. Der Hauptteil des Tunnels wird bergmännisch aufgeföhren. In den Portalbereichen entsteht der Tunnel auf ca. 20 m (West) und ca. 80 m (Ost) in offener Bauweise. Aus arbeits- und sicherheitstechnischen Gründen und um den Vortriebsbereich vor Berg- und Arbeitswasser weitgehend freizuhalten, wird der Tunnel vorrangig steigend von West nach Ost vorgetrieben. Lediglich der östliche Portalbereich und ein Teilbereich werden von Osten aus hergestellt.

Tunnelsicherheit

Den Aspekten der Betriebssicherheit wird beim modernen Tunnelbau in Deutschland von vornherein höchste Priorität eingeräumt. So verfügt jede Röhre über zwei

Lückenschluss der A 38 zwischen Breitenworbis und Bleicherode

Ende 2009
fertiggestellt

Fahrstreifen und Notgehwege auf beiden Seiten bei einer Gesamtbreite von 9,50 m. Die Röhren sind über zwei begehbare Querstellen verbunden, die jeweils mit Brandschutztüren gesichert sind. Jede Röhre erhält fünf Notrufzellen mit Brandmeldern. Eine Brandmeldung kann manuell per Knopfdruck oder automatisch durch Linienbrandmelder erfolgen und wird direkt an die zuständige Brand- und Katastrophenleitstelle des Landkreises Eichsfeld und an die Zentrale Betriebsleitstelle Thüringen in Zella-Mehlis geleitet. Weiterhin ist eine Video-Überwachungsanlage vorgesehen. Das Lüftungssystem ist als Längslüftung mit reversiblen Strahlventilatoren konzipiert, die im Bedarfsfall anspringen. Im Normalbetrieb ist auf Grund der Kürze des Bauwerks keine künstliche Belüftung erforderlich. Zur Unterbringung der für den Betrieb und die Sicherheit des Tunnels erforderlichen Anlagen und Geräte wird am Westportal ein Betriebsgebäude errichtet.

Daten & Fakten

| | |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Länge: | 874 m (Südröhre)/849 m (Nordröhre) |
| Querschnitt: | - 2 Röhren mit je zwei Fahrstreifen und zwei Notgehwegen (9,50 m) - Achsabstand 25 m - 2 begehbare Querschläge |
| Bauweise: | Spritzbeton-Bauweise |
| Tunnelausbruch: | ca. 148 000 m ³ (Festgestein) |
| Innenschale: | 15 000 m ³ wasserundurchlässiger Beton |
| Belüftung: | Längslüftung mit Stahlventilatoren |
| Baubeginn: | April 2007 |
| Bauzeit: | ca. 30 Monate |

Rhintalbrücke (307 m)

Unmittelbar westlich des Tunnels Höllberg wird zur Querung des Rhintals und der B 80 eine 307 m lange Brücke gebaut. Da sich der Tunnel mit getrennten Röhren je Richtungsfahrbahn mit einem Achsabstand von ca. 25 m anschließt, sind zwei eigenständige Brückenbauwerke erforderlich, die das Tal in einer maximalen lichten Höhe von ca. 19 m überspannen.

Daten & Fakten

| | |
|---------------------|------------------------------------|
| Länge: | 307 m |
| Stützweiten: | 32 – 41 – 46 – 60 – 46 – 44 – 38 m |
| Breite: | (2 x) 15,05 m |
| Höhe max. über Tal: | ca. 19 m |

Gisela Husemann Verlag e. Kfr.
Wartburgstraße 6, 99817 Eisenach
PVSt, Deutsche Post AG, Entgelt bezahlt

F 11297

| | |
|-------------------|------------------------------------|
| Tragwerk Überbau: | 2-stegiger Spannbetonplattenbalken |
| Bauhöhe: | 2,12 m – 3,42 m |
| Bauzeit: | 2007 – 2008 |

Friedetalbrücke (485 m)

Das Bauwerk quert mit dem Schachtfeld Sollstedt ein ehemaliges Kalibergwerk. Der Kalisalzabbau in Tiefen zwischen 600 und 800 m wurde 1990 eingestellt. Folgeerscheinungen des neunzigjährigen Bergbaus sind anhaltende Einsenkungen der Geländeoberfläche sowie seismische Ereignisse.

Die außerordentlich schwierigen Baugrundverhältnisse machen die Gründung des Bauwerks zu einer ingenieurtechnischen Herausforderung. Die Lage im Bergsenkungsgebiet und Auslaugungsprozesse in den oberen, gipshaltigen Schichten des Röt erfordern eine Tiefgründung im mittleren Buntsandstein mit Pfahllängen von bis zu 56 m. Als Grundlage für die wirtschaftliche Bemessung der Pfähle und die Bauausführung wurde bereits in der Planungsphase eine Pfahlprobebelastung durchgeführt.

Neben dem Schachtfeld werden der Friedebach, ein Gewerbegebiet und der Friedeweg überbrückt. Die erforderliche Gesamtlänge von 485 m ergibt sich aus der Topographie des Friedetals sowie der Höhenlage der Autobahn. Im Bereich der Bebauung erhält der Überbau auf ca. 300 m Länge eine Lärmschutzwand mit gleichzeitiger Blendeschutzwirkung.

Daten & Fakten

| | |
|---------------------|--------------------------------|
| Länge: | 485 m |
| Stützweiten: | 45 – 65 – 90 – 165 – 95 – 35 m |
| Breite: | 29,50 m |
| Höhe max. über Tal: | 29 m |
| Überbau-Bauweise: | Spannbeton in Mischbauweise |
| Herstellung: | Freivorbau + Traggerüst |
| Bauhöhe: | 3,50 m bis 8,50 m |
| Bauzeit: | 2007 – 2009 |

Dipl.-Ing. Joachim Wintjen
Bereichsleiter

DEGES
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Zimmerstraße 54
10117 Berlin
Homepage: www.deges.de

