



Hannover, BV: Modernisierung Südschnellweg Tunnelbau unter der Hildesheimer Straße, Ersatz für die Hochstraße



Die Brücke über die Hildesheimer Straße im Zuge des Südschnellweges.
Bildrechte: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (LStBV) / Franz Bischof

Der im Süden Hannovers verlaufende Südschnellweg ist für den Großraum Hannover regional als auch überregional von großer verkehrlicher Bedeutung. Die geschaffene Verbindung zwischen der A 2 und der A 7 ist hochwasserfrei und ermöglicht die Anbindung über das Autobahnnetz an die angrenzenden Metropolregionen.

Der Südschnellweg umfasst die Bundesstraßen 3, 6 und 65. Beginnend im Stadtteil Ricklingen führt er über die Stadtteile Döhren, Seelhorst, Bemerode und Kirchrode nach Anderten – hier bildet er als B65 als Kreuzungspunkt mit der A 7 die Autobahnanschlussstelle Kreuz- Hannover-Anderten.

Betrachtet wird hier der Kreuzungsbereich Südschnellweg Hildesheimer Straße mit den Bereichen Heuerstraße/Willmerstraße. Hier soll der zukünftige, modernisierte Südschnellweg in einem innerstädtischen Tunnel verlaufen; die vierspurige Hochstraße über die Hildesheimer Straße wird abgebrochen.

Im Zuge dieser Baumaßnahme wurde die STEIN-Ingenieure GmbH mit dem Aufstellen von prüffähigen Tragwerksplanungen für insgesamt 10 polygonale Sonderschachtbauwerke für die Schmutz- und Regenwasserkanalisation inklusive aller relevanten Ausführungszeichnungen beauftragt.

Die Beauftragung inkludiert auch die Anfertigung der prüffähigen Statiken zur Erstellung des Verbaus der Baugruben sowie Beratungsleistungen zur Ausführung der Bauwerke und der Baugruben mit Abdichtung gegen das anstehende Grundwasser.

Baugrubentiefen 3,0 m bis ca. 4,80 m.
Trägerbohlwand Verbau, einfache Gurtung unter temporärer Absenkung des Grundwassers.

Die Schachtbauwerke wurden in Mauerwerksbauweise mit Stahlbeton-Decke und Sohle hergestellt. Zu- und Ablaufkanäle mit DN 1000 und DN 1400. Die Schachtbauwerke mussten mit Baufortschritt in mehreren Bauphasen umgebaut werden, dafür war das Entfernen der Abdeckplatten erforderlich.

Alle Zwischenbauzustände wie auch die Sicherheit gegen Auftrieb wurden nachgewiesen. Die Sohl-tiefen der SW-Kanäle lag bis zu 4,20 m-, die der RW-Kanäle bis zu 3,51 m unter GOK. Die Arbeiten fanden unter beengten Verhältnissen im innerstädtischen Bereich mit starker Belegung des Bau-felds durch MIV statt.

Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme

Dipl.-Ing. Wilhelm Trümner
+49 (0) 511 374944- 80
wilhelm.truemner@stein-ingenieure.de