

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 15

# A 4 Eisenach – Görlitz

Abschnitt: AS Ronneburg – AS Schmölln

# DEGES



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung



Freistaat  
Thüringen

## A 4 - Kreuz Hermsdorf – Schmölln (Lgr. TH/SN)

### Allgemeines

Die A 4 (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 15) stellt eine überregional bedeutsame Ost-West-Verkehrsverbindung dar. Sie ist eine der wichtigsten Achsen sowohl im deutschen als auch im europäischen Fernstraßennetz und verbindet die mitteldeutschen Zentren mit dem Rhein-Ruhr-Raum im Westen und den polnischen Industriezentren im Osten. Der Beitritt Polens zur Europäische Union im Jahr 2004 hat die Bedeutung der A 4 (Europastraße E 40) als europäische Magistrale noch verstärkt.

Die Öffnung der Grenzen hat auch auf der A 4 zu einem rasanten Anstieg des Verkehrsaufkommens geführt. Bereits Mitte des letzten Jahrzehnts wurden in vielen Abschnitten im Schnitt 50.000 Fahrzeuge pro Tag gezählt. Die Prognosen sagen eine weitere Steigerung der Verkehrsmengen voraus. Der Zustand der alten Reichsautobahn aus den 30er

Jahren erwies sich als völlig ungeeignet, um ein solches Verkehrsaufkommen auch nur annähernd zu bewältigen.

In den vergangenen Jahren hat die sukzessive Fertigstellung von verkehrswirksamen Abschnitten der A 4 zu wesentlichen verkehrlichen Erleichterungen geführt.

Mit Fertigstellung des Teilabschnittes der A 4 zwischen der Anschlussstelle (AS) Ronneburg und der AS Schmölln ist die A 4 vom Hermsdorfer Kreuz bis Landesgrenze Thüringen/Sachsen sechsstreifig erweitert.

### AS Ronneburg – AS Schmölln

- ⇒ Der Neubauteil der Sprottebrücke (Richtungsfahrbahn Dresden) ist seit November 2008 fertig gestellt, seit Juli 2009 wird der denkmalgeschützte Teil der Sprottebrücke umgebaut.
- ⇒ Die Richtungsfahrbahn Frankfurt wurde im September 2009 freigegeben.
- ⇒ Das letzte Teilstück der Richtungsfahrbahn Erfurt wurde am 23. Dezember 2010 freigegeben.

- ⇒ Der Bau der Tank- und Rastanlage „Altenburger Land“ (Südseite) hat im September 2010 begonnen. Sie wurde am 22. Dezember 2010 in Betrieb genommen. Die Nordseite der Tank- und Rastanlage „Altenburger Land“ soll Mitte 2011 in Betrieb genommen werden.
- ⇒ Die aktuellen Baukosten betragen 89,32 Mio. € brutto.

### Daten und Fakten

#### Länge

8,9 km östlich AS Ronneburg bis Landesgrenze Thüringen/Sachsen

#### Bauwerke

Insgesamt elf Brückenbauwerke und Umbau der bestehenden Sprottetalbrücke Nord, ein Überführungsbauwerk, sonst alles Bauwerke im Zuge der Autobahn

#### Querschnitt

Regelquerschnitt (RQ) 35,5, am Übergangsbereich Landesgrenze Sachsen Aufweitung auf RQ 37,5. Im Bereich AS Schmölln und der Tank- und Rastanlage „Altenburger Land“ Nord und Süd zusätzlich Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen

#### Anschlussstelle

AS Schmölln





## Entwässerung

Vorrangig Versickerung über Dammböschungen in das Gelände. Das Fahrbahnwasser wird über Rinnen, Mulden, Gräben und Rohrleitungen gesammelt und Regenrückhaltebecken (RRB) zugeführt.



Es werden zwei bestehende RRB mit geringen Änderungen weiter genutzt und vier RRB neu gebaut.

Bei Dämmen und Geländelage erfolgt die Ableitung über Böschungen und am Dammfuß angelegten Mulden. In Einschnittsbereichen sind Mulden mit zusätzlichen Sickerleitungen und im Mittelstreifen eine Entwässerungsleitung vorgesehen.

## Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die durch das Ausbauvorhaben verursachte Beeinträchtigung von Natur und Landschaft werden durch ca. 49,5 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert.

Als Ausgleich ist der Rückbau nicht mehr benötigter Straßenverkehrs- und Hofflächen vorgesehen. Die Ersatzmaßnahmen umfassen eine ökologische Aufwertung von land- und forstwirtschaftlich genutzten



Flächen durch Entwicklung von Extensivgrünland, Streuobstwiesen, naturnahen Laubmischwäldern, naturnaher Waldumbau, vielstufigen Waldrändern, Muldenmooren, Schaffung eines Halboffenlandbiotops und die Entwicklung von ungenutzten, naturnahen Uferbereichen in der Sprotteauce.

## Besonderheiten

### Sprottetalbrücke

Im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 4 im Abschnitt zwischen AS Ronneburg – Landesgrenze Thüringen/Sachsen überführt bei Betriebskilometer 121,55 die vorhandene alte Sprottetalbrücke die bestehende vierstreifige A 4 über den Sprottetal Einschnitt und die Kreisstraße 504.

Die vorhandene Sprottetalbrücke wurde 1938 als sechsfeldriges Durchlaufträgerbauwerk in Stahlbauweise auf je zwei massiven

natursteinverkleideten Pfeilern je Achse errichtet. Der Stahlüberbau ist eine der ersten geschweißten Stahlkonstruktionen des Brückenbaus. Der Über- und Unterbau des Bauwerks ist sorgfältig gestaltet und ein für die Zeit des Reichsautobahnbaus gut gelungenes und repräsentatives Beispiel einer Brücke mit mittleren Stützweiten. Das Bauwerk ist ein Kulturdenkmal im Sinne des Thüringer Denkmalschutzgesetzes. Im Ergebnis der umfassenden Untersuchungen der Altbausubstanz und der umfangreichen Abstimmungen wurde entschieden, die denkmalgeschützten Unterbauten zu erhalten und in den Neubau der Sprottetalbrücke zu integrieren.



Im Wesentlichen erfolgt an der Bestandsbrücke der Abbruch des bestehenden Überbaus und die Erneuerung des Überbaus in Anlehnung an den Bestand als 4-stegiger Plattenbalken in Pfeiler und Verbund mit Fertigteilen auf Längsträgern. Dabei erfolgt eine



Simulation Sprottetalbrücke

Reduzierung der neuen Überbaubreite auf 23 m und die Herstellung neuer Auflagerbänke der Widerlager und Pfeilerköpfe unter Wiederverwendung der Natursteine der Pfeiler und Widerlager.

Für die neue Richtungsfahrbahn Dresden wurde neben dem Bestandsbauwerk ein neuer zweistegiger Spannbeton-Plattenbalkenquerschnitt, aufgelagert auf zwei Einzelstützen jeweils in Verlängerung der Achsen der Bestandsunterbauten, hergestellt.

Für eine optimale Wirkung der Bestandsunterbauten wurden die Widerlager des neuen Bauwerks um je 3 m gegenüber den bestehenden Widerlagern zurückgesetzt. Der Kappenabstand zwischen beiden Bauwerken beträgt ca. 5 m.

Hier werden sich nach der Gesamtfertigstellung der Sprottetalbrücke die verschiedenen Bauweisen auf engem Raum gegenüberstehen. Neben der modernen Spannbetonbauweise können mit den ergriffenen Baumaßnahmen an der Bestandskonstruktion dem interessierten Betrachter auch Teile der Baukunst

der dreißiger Jahre als Denkmal, integriert in einem modernen Verkehrsweg, präsentiert werden.



### Tank- und Rastanlage „Altenburger Land“

Die Tank- und Rastanlage „Altenburger Land“ Nord und Süd sind beidseitige Kompaktanlagen mit je 60 Pkw Parkständen, zehn Kurzzeitparkplätzen, zwei Behindertenparkplätzen, 56 Parkstände für Lkw und acht Parkstände für Busse und Pkw mit Hänger.

