

Neubau A 72, Chemnitz – Leipzig

Abschnitt 3: AS Rochlitz – AS Borna-Süd

DEGES



Operationelles Programm Verkehr EFRE Bund 2007-2013



EUROPÄISCHE UNION
Investition in Ihre Zukunft
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
ARBEIT UND VERKEHR



Freistaat
SACHSEN

Hintergrund

Durch den Neubau der A 72 zwischen Chemnitz und Leipzig wird das mitteldeutsche Autobahnnetz in Süd-Nord-Richtung ergänzt. Mit Umsetzung der Maßnahme wird eine Verknüpfung der in West-Ost-Richtung verlaufenden A 4 Görlitz – Dresden – Eisenach, als Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes, und der A 38 als Südumfahrung von Leipzig, hergestellt.

Der Neubauabschnitt bedeutet zudem die Fortführung der zwischen den Bundesautobahnen A 9 und A 4 bestehenden A 72 in nördlicher Richtung.

Der ca. 62 km lange Neubauabschnitt der A 72 liegt in einer überregionalen Verbindungs- und Entwicklungsachse, die von der Tschechischen Republik kommend über den Grenzübergang Reitzenhain (B 174), das Oberzentrum Chemnitz bis zum Oberzentrum Leipzig reicht.

Neben der Verbindung der beiden Oberzentren Chemnitz und Leipzig dient die Maßnahme der verbesserten Anbindung der Mittelzentren Limbach-Oberfrohna, Borna und Altenburg an die vorgenannten Oberzentren.

Durch die A 72 werden die betroffenen Ortsdurchfahrten entlang der Bundesstraße B 95 vom Durchgangsverkehr entlastet.

Die Raumplanung des Freistaates Sachsen sieht die Entwicklung der Kernräume Dresden, Halle/Leipzig und Chemnitz – Zwickau zur Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland vor.

Für den Bau der A 72 wurde mit dem Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) in der Fassung von 2004 ein gesetzlich Vordringlicher Bedarf festgelegt.

Umwelt/Landschaftsbau

Die Beachtung der Umweltverträglichkeit war und ist integraler Bestandteil des Projektes A 72. So erfolgte im gesamten Planungsprozess eine schrittweise und fortschreitend detaillierte Umweltprüfung und Optimierung. Schon frühzeitig wurde der Vermeidung

und Minderung von Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen sowie dem Erhalt der biologischen Vielfalt ein hoher Stellenwert eingeräumt.

Zu den baubegleitenden Maßnahmen zählten unter anderem:

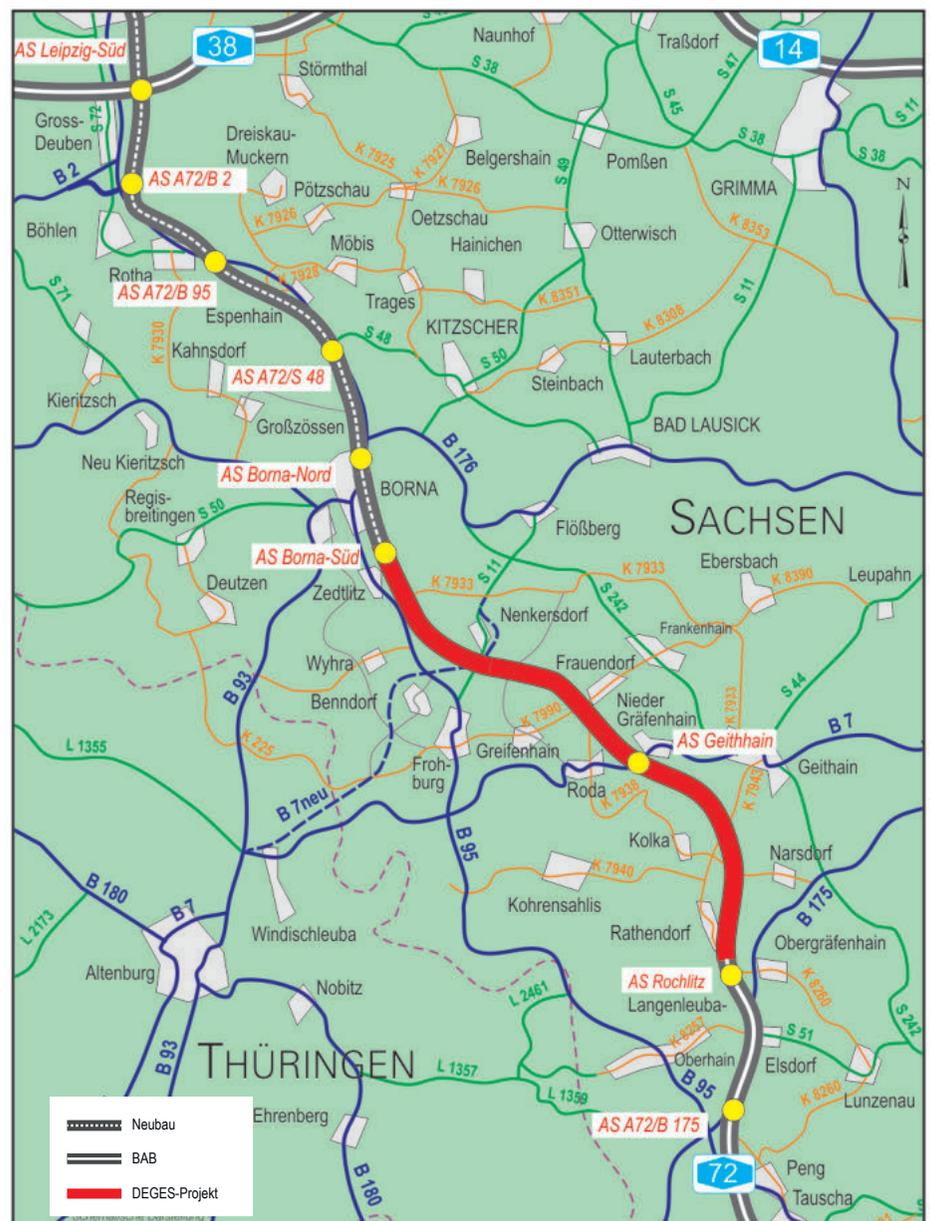
- temporärer Amphibienschutz
- Schutz von Fledermäusen und Vögeln bei Rodungsarbeiten sowie Schaffung von Ersatzquartieren und Ersatzhabitaten (auch für Zauneidechsen und Tagfalter)
- Schutz von Einzelbäumen, Gehölzstrukturen und Tabuflächen durch Zäune und Bretterverschalungen



Wasserfledermaus
Braustollen



Zauneidechse





Die Errichtung der Wildschutzzäune, der stationären Amphibienleiteinrichtungen und der Fledermausleitzäune, aber auch die Rekultivierungsarbeiten (Tiefenlockerung, Oberbodenauftrag und Rasenansaaten) werden durch die Umweltbaubegleitung fachlich betreut.

Darüber hinaus wurden Schutz- und Leitpflanzungen für spezielle Tiergruppen wie Vögel, Frösche, Schlangen und die Bepflanzung von Lärmschutzwänden realisiert.

Die vorgezogenen Maßnahmen des Biotop- und Artenschutzes wurden 2011 abgeschlossen.

Die Bepflanzungen des unmittelbaren Autobahnbereiches werden voraussichtlich im Herbst 2015 realisiert.

Bei den Kompensationsmaßnahmen können die Maßnahmen wie folgt thematisch zusammengefasst werden:

- Waldumbau, Erstaufforstungen und Anlage von Waldmänteln
- Anlage von Feldhecken und Feldgehölzen
- Fließgewässerrenaturierungen und Teichentschlammungen einschließlich der Pflanzung gewässerbegleitender Gehölze
- Rückbau von versiegelten Flächen und Gebäuden
- Wegbegleitende Laubbaum- und Obstbaumreihen
- Extensivierungen von bisher landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen

- Anlage bzw. Nachpflanzungen von Streuobstwiesen
- trassennahe Gestaltungsmaßnahmen (Böschungsbepflanzungen und Bepflanzungen von Lärmschutzwänden- und -wällen)

Allgemeine Kosten Kompensationsmaßnahmen gesamt: ca. 15,5 Mio. €

Daten & Fakten

Länge: 20,5 km
 Regelquerschnitt (RQ): 29,5
 Kronenbreite je Richtungsfahrbahn, zwei Fahrstreifen, ein Standstreifen
 Fahrbahn: Beton, in Bereichen mit sehr schwierigem Baugrund Asphalt
 Anschlussstellen: AS Rochlitz, AS Geithain, AS Borna-Süd

Anlagen: 1.233 m Lärmschutzwände (Höhe zw. 2 bis 4 m), sechs Regenrückhaltebecken

Bauwerke: 16, darunter neun Überführungsbauwerke, davon drei ökologische Bauwerke, u. a. eine Grünbrücke mit einer Breite von 50 m, 4.000 m Fledermausschutzzäune (4 m hoch) sowie die Großbrücken Ossabachtal und Zedtlitzer Grund

Flächenbedarf: 87,8 ha für Trasse und technische Anlagen ca. 260 ha für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Gesamtkosten: ca. 205,7 Mio. € inklusive Lärmschutz

Planfeststellungsbeschluss: 20. Februar 2008
 Fertigstellung: Sommer 2013

Talbrücke Ossabach

Technische Daten

Baubeginn: Juni 2009
 Länge: 219,00 m
 Breite zw. d. Geländer: 29,50 m
 Höhe über Tal: 10,00 m
 Höhe Lärmschutz/
 Kollisionsschutzwand: 4,00 m
 Überbau: 2-stegiger Plattenbalken in Spannbeton
 Unterbau: Stahlbetonpfeiler
 Bauverfahren: auf Traggerüst
 Ortbetonrammpfähle: 2.500 m





Einbau Schutz- und Leiteinrichtung

Beton:	6.500 m ³
Bewehrungsstahl	
- Überbau:	670 t
- Kappe:	55 t
- Pfahlkopfplatten:	120 t
- Widerlager:	46 t
- Pfeiler:	66 t

Technische Besonderheiten:
Längs vorgespannter Durchlaufträger über sieben Felder, ausgebildet als zweistufiger Plattenbalken in Spannbetonbauweise

Talbrücke Zedtlitzer Grund

Der Bau der A 72 im Abschnitt Frohburg bis Borna begann mit der Realisierung der Talbrücke Zedtlitzer Grund.

Als vorgezogene Maßnahme wurden Pfahlprobelastungen und eine Windkanaluntersuchung zur Gestaltung des Überbaus durchgeführt.

Die Pfahlprobelastung erbrachte die Bestätigung der Tragfähigkeit der Pfahlgründung im hier vorhandenen Altbergbaugeschicht.

Ein Windkanalversuch diente zur Optimierung der Gesimsausbildung und der Lastansätze für die Unterbauten des Bauwerkes.

Technische Daten

Baubeginn:	März 2010
Länge:	315,00 m
Breite zw. d. Geländern:	29,50 m
Höhe über Tal:	max. 13,00 m

Höhe Lärmschutz/ Kollisionsschutzwand:	4,00 m
Überbau: 2-stufiger Plattenbalken in Stahlverbund	
Unterbau: Stahlverbundstützen	
Bauverfahren:	Taktschieben
Bohrpfähle:	4.500 lfdm
Beton:	7.240 m ³
Betonstahl:	860 t
Konstruktionsstahl	
- Überbau:	1.880 t
- Stützen:	320 t
- Kopfbolzen:	60 t

Technische Besonderheit:
Verbundstützen

Dynamische Intensivverdichtung

Die A 72 quert ein Gebiet, in dem untertägig Braunkohle im sogenannten Kammer-Pfeiler-Bruchbau abgebaut wurde. Durch die verbliebenen Schächte, Stollen und Abbaufelder besteht an der Tagesoberfläche akute Erdfallgefahr. Dies bedeutet, dass ohne Vorankündigung Geländeeinstürze mit bis zu 4 m Durchmesser eintreten können. Wegen der geringen Tiefe des Bergbaugeschehens (< 20 m) und der Beschaffenheit des sogenannten Deckgebirges eignet sich hier zur Sanierung bzw. Bergsicherung das Verfahren der dynamischen Intensivverdichtung (Baugrundverbesserung). Hierbei wurden Stahlgewichte von 20 bis 35 Tonnen aus variierenden Höhen bis zu 30 m in mehreren Übergängen abgeworfen. Dadurch wurden über tief liegenden Hohlräumen ein tragfähiges Schichtpaket geschaffen und in der Schwebelage befindliche Tagesbrüche und zerrüttete Bodenzonen verdichtet und stabilisiert. Diese Arbeiten wurden durch ein aufwendiges Qualitätssicherungsprogramm begleitet. Die Arbeiten für diese Maßnahme begannen im März 2010 und wurden im Dezember 2010 abgeschlossen.



Talbrücke Zedtlitzer Grund (Foto: Winkler)