Verkehrsfreigabe

A 71 Erfurt-Bindersleben (B 7) bis Dreieck Südharz (A 38)

DEGES

Operationelles Programm Verkehr EFRE Bund 2007-2013

EUROPÄISCHE UNION
Investition in Ihre Zukunft
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Freistaat Thüringen
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

SACHSEN-ANHALT
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

AS Erfurt-Bindersleben (B 7) – AD Südharz (A 38)

Daten und Fakten

Die A 71 Erfurt – Sömmerda – Sangerhausen ist die Nordverlängerung des Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) Nr. 16. Sie verbindet die beiden West-Ost-Autobahnen A 38 Göttingen – Halle im Norden und die A 4 Eisenach – Görlitz im Süden. Die südliche Weiterführung der A 71 bis Schweinfurt führt zum Netzanschluss an die A 70 (mit Fortführung zur A 7 und zur A 81). Der Netzanschluss an die A 73 erfolgt am Autobahndreieck Suhl mit der Weiterführung nach Bamberg und Nürnberg.

Mit der Verkehrsfreigabe des letzten noch offenen Abschnitts von der Anschlussstelle Sömmerda-Ost bis zur provisorischen Anbindung B 85 ist die A 71 durchgehend von Schweinfurt bis zum Dreieck Südharz befahrbar.

Gesamtlänge:	70 km
Gesamtkosten:	ca. 642 Mio. €
Querschnitt:	4-streifig (RQ 26/27 / RQ 29,5)
Anschlussstellen:	11
Parkplätze mit WC:	2
Tunnel:	1 (Schmücketunnel, 1.725 m)
Tank- und Rastanlagen:	1
Verkehrsprognose:	27.500 Kfz/24h

Vor dem Bau der A 71 wurde der Fernverkehr in Süd-Nord-Richtung zwischen Sömmerda und Sangerhausen über die Bundesstraßen B 85 und B 86 geführt.

Bedingt durch die zahlreichen Ortsdurchfahrten sowie den Ausbaustandard der beiden Bundesstraßen, wurden die Anforderungen an eine überregionale Straßenverbindung hinsichtlich der Reisegeschwindigkeit und der Verkehrssicherheit nicht mehr erfüllt.

In den Ortsdurchfahrten und städtischen Straßennetzen kam es zu starken Belastungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen.

Der Neubau der A 71 Erfurt – Sömmerda – Sangerhausen als Verlängerung des VDE Nr. 16 schafft eine leistungsfähige regionale und überregionale Nord-Südverbindung für die Mitte Thüringens. Sie führt zu einer Stärkung der industriellen und gewerblichen Wirtschaft durch die besseren Marktzugangs- und -absatzchancen. Darüber hinaus werden hervorragende infrastrukturelle Voraussetzungen für die Ansiedlung neuer Gewerbe- und Industriestandorte geschaffen.

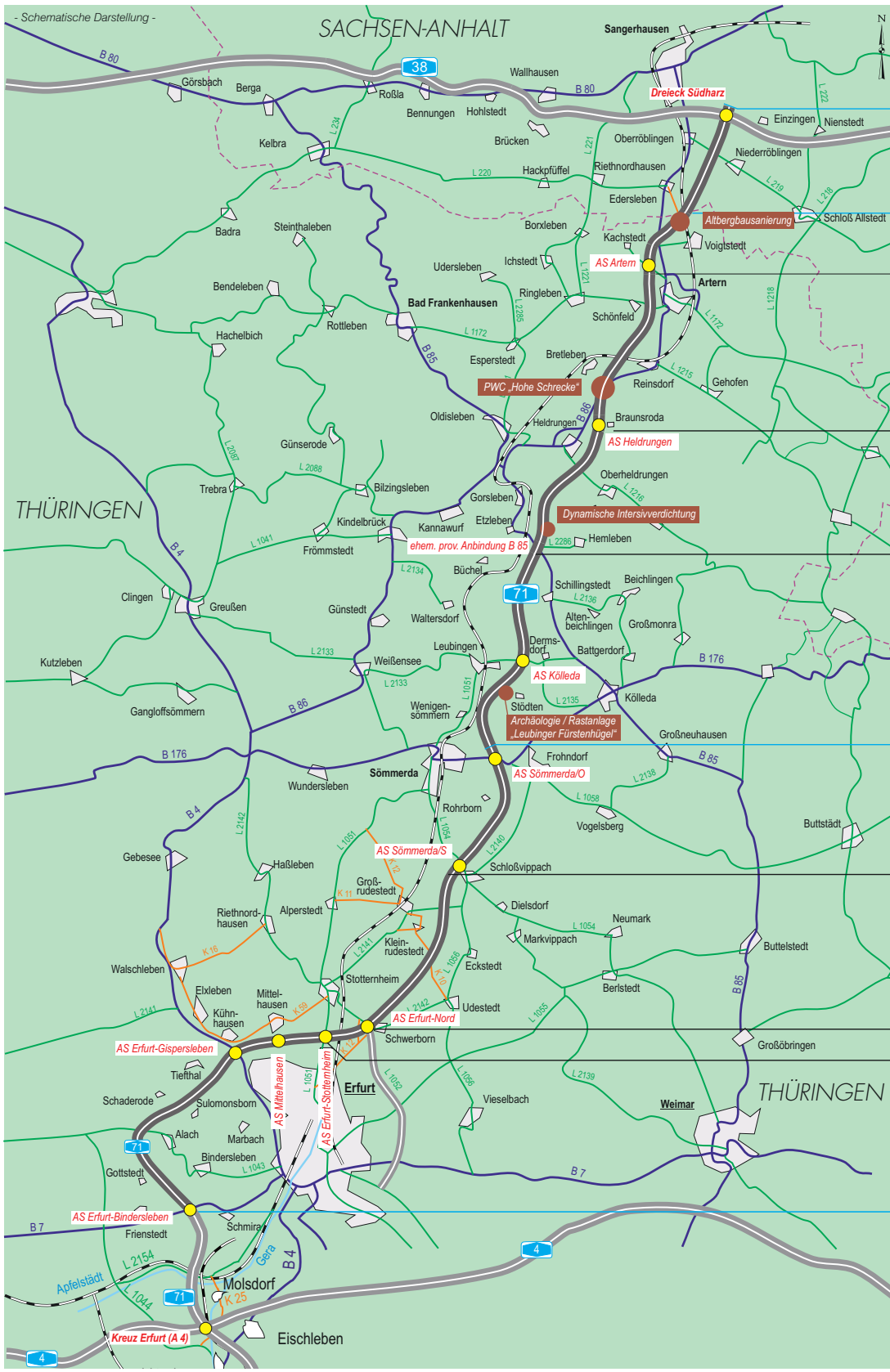
Durch die Anbindung des südlichen Harzvorlandes und des Thüringer Waldes ist ebenfalls eine Stärkung der Fremdenverkehrswirtschaft zu erwarten.

Der Neubau der A 71 entlastet die Ortsdurchfahrten, verbessert das städtebauliche Umfeld und verringert die Belastungen der Anwohner durch Lärm, Staub und Erschütterungen. Unfallgeschehen, Energieverbrauch und Reisezeit werden ebenso positiv verändert.

EFRE - Förderung

Der Bereich der A 71 zwischen Erfurt-Bindersleben und AD Südharz wurde als Verkehrsinfrastrukturprojekt des Bundes aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (Operationelles Programm Verkehr EFRE-Bund) 2000-2006 und 2007-2013 mit rund 252 Mio. € gefördert. Dieses Programm unterstützt die strukturelle Anpassung in den neuen Bundesländern durch den Aus- und Neubau wichtiger Verkehrsinfrastrukturprojekte.

Blickrichtung Norden auf AD Südharz



Verkehrsfreigabe	Bau durch
04/2013	DEGES 36 km
04/2013	
04/2013	
12/2008	
3. September 2015	
07/2003	SBV Freistaat Thüringen 34 km
12/2002	
11/2005	
12/2006	

AS Erfurt-Bindersleben (B 7) – AS Sömmerda-Ost

Länge: 33,7 km

Kosten: ca. 217 Mio. €

Querschnitt: RQ 26 / 27

Bauwerke: 42 Brücken

Anschlussstellen: 6 + 1 Autobahnkreuz

(AS Erfurt-Bindersleben, AK Erfurt-Gispersleben, AS Erfurt-Mittelhausen, AS Erfurt-Stotternheim, AS Erfurt-Nord, AS Sömmerda-Süd und AS Sömmerda-Ost)

Baubeginn: August 2001

Bauende: Dezember 2006

Mit dem Bau dieses Abschnitts der A 71 hat insbesondere die Landeshauptstadt Erfurt in Verbindung mit der A 4 einen leistungsfähigen Autobahnring erhalten, der im Osten ergänzt durch die 4-streifige B 7, eine optimale Anbindung an das Autobahnnetz, Entlastung vom Durchgangsverkehr und Verteilung des Binnenverkehrs gewährleistet. Darüber hinaus konnten die industriellen Entwicklungen in Sömmerda und Kölleda gezielt unterstützt werden.

Die Bauabschnitte im nördliche Teil der A 71 AS Sömmerda-Ost – AD Südharz (A 38)

Gesamtlänge: 36 km

Kosten: ca. 425 Mio. €

Querschnitt: RQ 29,5

Bauwerke: 50 Brücken, 1 Tunnel

AS Sömmerda-Ost im Juli 2015

Schmücketunnel © DEGES, Luftbildvertrieb Müller

Anschlussstellen: 4 (incl. AD Südharz)

Parkplatz mit WC: 1

Tank- und Rastanlagen: 1

Baubeginn: Juli 2005

Bauende: September 2015

AS Sömmerda-Ost – prov. Anbindung (B 85)

Länge: 11,3 km

Anschlussstellen: 1 (AS Kölleda)

Bauwerke: 11 Brücken

Tank- und Rastanlagen: 1 („Leubinger Fürstenhügel“, einseitig,150 PKW / 90 LKW / Busse)

Radler bei der „Tour de Frömmschdt“ am 15. August 2015 auf der fast fertigen A 71 © Ralf Nicolai

Flutgrabenbrücke bei Hochwasser

PWC-Anlage „Hohe Schrecke“

Blickrichtung Süden auf Wirtschaftswegbrücke

AD Südharz (A 71) mit Blick auf Überführungsbauwerk A 38

Bauablauf

Die Bauwerke wurden als vorgezogene Maßnahmen hergestellt. Dadurch konnten alle aufwendigen Erdstofftransporte beim Bau der Hauptstrecke über die spätere Autobahntrasse abgewickelt werden. Baubeginn für die ersten Brücken war September 2010. Die Fertigstellung der Bauwerke erfolgte Mitte 2013. Der Baubeginn im Erd- und Deckenbau fand im November 2012 statt.

Die Verkehrsfreigabe des Lückenschlusses ist am 3. September 2015.

Prov. Anbindung (B 85) – AS Heldrungen

Länge: 6,8 km

Bauwerke: 6 Brücken
1 Tunnel (Schmücke)

Anschlussstellen: 1 (AS Heldrungen)

Der Baubeginn fand Ende Juli 2005 statt.

Seit dem 12. Dezember 2008 ist der Abschnitt mit dem 1.725 m langen Schmücketunnel für den Verkehr freigegeben.

AS Heldrungen – AS Artern

Länge: 8,7 km

Bauwerke: 11 Brücken, darunter drei Großbrücken
→ Brücke über den Helderbach (185 m)
→ Brücke über den Flutgraben (116 m)
→ Brücke über die Unstrut (100 m)

Parkplatz mit WC: 1 („Hohe Schrecke“
48 PKW / 41 LKW / Busse)

Der Baubeginn fand im September 2009 statt. Seit dem 29. April 2013 ist der Abschnitt unter Verkehr.

AS Artern – Landesgrenze TH/ST

Länge: 4,3 km

Bauwerke: 8 Brücken

Anschlussstellen: 1 (AS Artern)

Der Baubeginn fand im Juli 2009 statt. Seit dem 29. April 2013 ist der Abschnitt unter Verkehr.

Die Querung der Bergbaugebiete „Grube Havelsberg“ und „Grube Kuhlöcher“ bedingte eine Baugrundstabilisierung durch Verfüllung der Hohlräume mittels umfangreicher Injektionen von Zementsuspension sowie ergänzenden Bodenaustausch im oberflächennahen Bereich.

Landesgrenze ST/TH – AD Südharz (A 38) in Sachsen-Anhalt

Länge:	4,9 km
Bauwerke:	8 Brücken darunter eine Großbrücke über die Helme (253 m)
Anschlussstellen:	1 (Autobahndreieck Südharz)

Der Baubeginn fand im Juli 2009 statt. Seit dem 29. April 2013 ist der Abschnitt unter Verkehr.

Die Querung der Helme-Aue erfordert den Austausch von nichttragfähigen Böden im Grundwasserbereich.

Besonderheiten im Baugrund

Dynamische Intensivverdichtung (DYNIV)

Die A 71 quert ein Gebiet, in dem aufgrund von Gipsablaugung in den Schichten des Keuper Karsterscheinungen auftreten. Durch die verbliebenen Hohlräume und Zerrüttungszonen besteht an der Tagesoberfläche akute Erdfallgefahr.

Dies bedeutet, dass ohne Vorankündigung Geländeeinstürze mit mehreren Metern Durchmesser eintreten können. Wegen der geringen Tiefe des Auslaugungshorizonts (< 20 m) und der verdichtungswilligen Beschaffenheit des Deckgebirges eignete sich hier zur Bergsicherung das Verfahren der Dynamischen Intensivverdichtung (Baugrundverbesserung).

Um den Boden zu verdichten, wurden Stahlgewichte von 20 bis 35 Tonnen aus verschiedenen Höhen (bis zu 30 m) abgeworfen. Dadurch wurde über den tief liegenden Hohlräumen ein tragfähiges Schichtenpaket geschaffen. Ein aufwendiges Qualitätssicherungsprogramm begleitete diese Arbeiten. Die Arbeiten fanden von Juni 2010 bis Januar 2011 statt.

Archäologie

Dem Fürsten von Leubingen auf der Spur

Veranlasst durch den Bau der A 71 führte das Thüringer Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie (TLDA) in den Jahren 2009 bis 2011 umfangreiche Erkundungen und Ausgrabungen durch. Mit den geborgenen Funden wurde eine intensive Besiedlung der Region über einen Zeitraum von fast 5000 Jahren – von der jungsteinzeitlichen Baalberger Kultur (Mitte des 4. Jahrtausends v. Chr.) bis zum späten Mittelalter (12. / 13. Jh.) – belegt.

Leubingen: Schnalle aus einem altthüringischen Männergrab vom Ende des 5. Jh. n. Chr. (Foto: Brigitte Stefan, Thüringisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie)

Areal Tank- und Rastanlage
Archäologischer Fund: Pferd mit zwei Hunden © DEGES, Etta Weiner

Herausragende Bedeutung kommt den Besiedlungsspuren der frühbronzezeitlichen Aunjetitzer Kultur (21.-18. Jh. v. Chr.) sowie den Gräbern aus der Zeit des Thüringer Königreiches (spätes 5. Jh.) zu. Im Zuge der Grabungen sind zahlreiche Denkmale entdeckt worden, so dass von einer vorher weitgehend unbekannten „Denkmallandschaft" in der Region um den Fürstenhügel gesprochen werden kann.

Den bemerkenswertesten urgeschichtlichen Befund erbrachte die Grabung im Bereich der Ortsumfahrung Dermsdorf (ca. 3,5 km nordöstlich des Fürstenhügels). Sie zeigte einen sehr großflächigen Gebäudegrundriss (10,5 m x 44 m) in Verbindung mit einem Depot von 100 Bronzegegenständen. Dieses Ensemble zählt zu den wichtigsten Entdeckungen der frühen Bronzezeit in Mitteldeutschland.

Im Vorfeld des Baues der A 71 wurde festgelegt, dass die hier errichtete Tank- und Rastanlage den Namen „Leubinger Fürstenhügel" tragen wird.

Tank- und Rastanlage „Leubinger Fürstenhügel", Perspektive 1. Preis: MONO Architekten / Planorama / DAS MOMENT

Leubinger Fürstenhügel © DEGES, Andrea Prangen

Tank- und Rastanlage „Leubinger Fürstenhügel"

Die Tank- und Rastanlage soll als „Fenster in die Region" gestaltet werden. Dabei wird der Einbindung der Anlage in die Landschaft besondere Bedeutung beigemessen.

Das Vorhaben wird in enger Zusammenarbeit mit der Internationalen Bauausstellung (IBA) Thüringen entwickelt. Ein interdisziplinärer Planungswettbewerb wurde durchgeführt. Die Prämierung der Siegerentwürfe erfolgte am 16. Juni 2015.

Eine separate ausführliche Dokumentation zur Tank- und Rastanlage „Leubinger Fürstenhügel" kann bei der DEGES (Öffentlichkeitsarbeit) angefragt oder im Internet heruntergeladen werden.

Im Bau befindliche Tank- und Rastanlage „Leubinger Fürstenhügel" © DEGES, Luftbildvertrieb Müller

Belange der Umwelt und des Naturschutzes

Mobilität ist in unserer Zeit Bedürfnis und Notwendigkeit zugleich. Ein ebenso wichtiger Wert ist es, unsere natürliche Umgebung mit ihrer Vielfalt an Pflanzen- und Tierarten als ein kostbares Gut zu schützen und zu pflegen. Deshalb nehmen die Aspekte eines schonenden Umgangs mit Natur und Umwelt im modernen Straßenbau einen hohen Stellenwert ein. Der Mensch ist vor den negativen Auswirkungen durch den Bau der Straße zu schützen.

Umfassende Kompensation für unvermeidbare Eingriffe

Der Bau der A 71 ist – wie der Bau jeder Autobahn – mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Für Beeinträchtigungen die durch den Bau, die Anlage und den Betrieb einer Autobahn entstehen und nicht vermieden bzw. vermindert werden können, muss eine naturschutzfachliche Kompensation geschaffen werden. Bei Art und Lage solcher Maßnahmen wird darauf geachtet, dass sie im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den Eingriffen stehen.

Zu den wichtigsten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an der A 71 gehören u. a.:

- Gewässerrenaturierungen/Anlage von Kleingewässern
- Entwicklung artenreicher Grünländer und Nutzungsextensivierung,
- Schaffung von Sukzessionsflächen,
- Entwicklung von Auwaldflächen,
- Pflanzungen von Baumreihen, Einzelgehölzen, Hecken, Feuchtgebüschen und Streuobstwiesen,
- Bewirtschaftungsvereinbarungen zum Schutz des Feldhamsters.

All diese Maßnahmen leiten sich aus den übergeordneten naturschutzfachlichen Zielen ab, die für die betroffenen Naturräume entwickelt wurden.

Hauptsächlich geht es darum, die durch die Autobahn hervorgerufenen Eingriffe zu kompensieren, indem vorhandene Belastungen des Naturhaushaltes reduziert und der Biotopverbund gestärkt wird.

Zudem tragen die Maßnahmen zu einer Aufwertung des Landschaftsbildes bei.

Mit der landschaftsgerechten Gestaltung des Trassenkörpers wird das technische Bauwerk Autobahn in die Umgebung eingebunden und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes vermindert.

Monnaquelle

Die umfangreichste landschaftspflegerische Maßnahme im Raum Sömmerda ist die Offenlegung des Gewässers Monna von der Quelle bis zum Streitsee. Dieses anspruchsvolle Projekt dient idealtypisch dem Naturschutz und erhöht den Erholungswert der beanspruchten Feldflur.

Helm-Azurjungfer

Helm-Azurjungfer

Die Querung von Gewässern, die entsprechend der europäischen Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie in besonderer Weise geschützt sind, wurde durch die spezielle Gestaltung mehrerer Autobahnbauwerke mit aufgeweitetem Querschnitt ermöglicht.

Schutzzweck hier ist die Erhaltung des Lebensraums der Helm-Azurjungfer, einer europaweit streng geschützten Libellenart.

Die Schutzbedürfnisse der Menschen wurden wie folgt berücksichtigt:

- Die Autobahn „umfährt" Ortslagen, um Beeinträchtigungen für die Menschen weitgehend zu vermeiden. In relativer Ortsnähe sorgen Lärmschutzwände oder Verwallungen entlang der Autobahn für eine Schallminderung und Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte an der schutzwürdigen Bebauung.
- Infolge der Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes wie insbesondere der Ortdurchfahrten vermindern sich Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anwohner.
- Das Unfallrisiko wird deutlich reduziert.

Herausgeber: DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH; Zimmerstraße 54; 10117 Berlin; Tel.: 030/2 02 43-0; Fax: 030/2 02 43-291 www.deges.de
Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der DEGES herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während des Wahlkampfes zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden.
Titelfoto: Strecke zwischen Heldrungen und Artern km 14.800
Stand: 3. September 2015