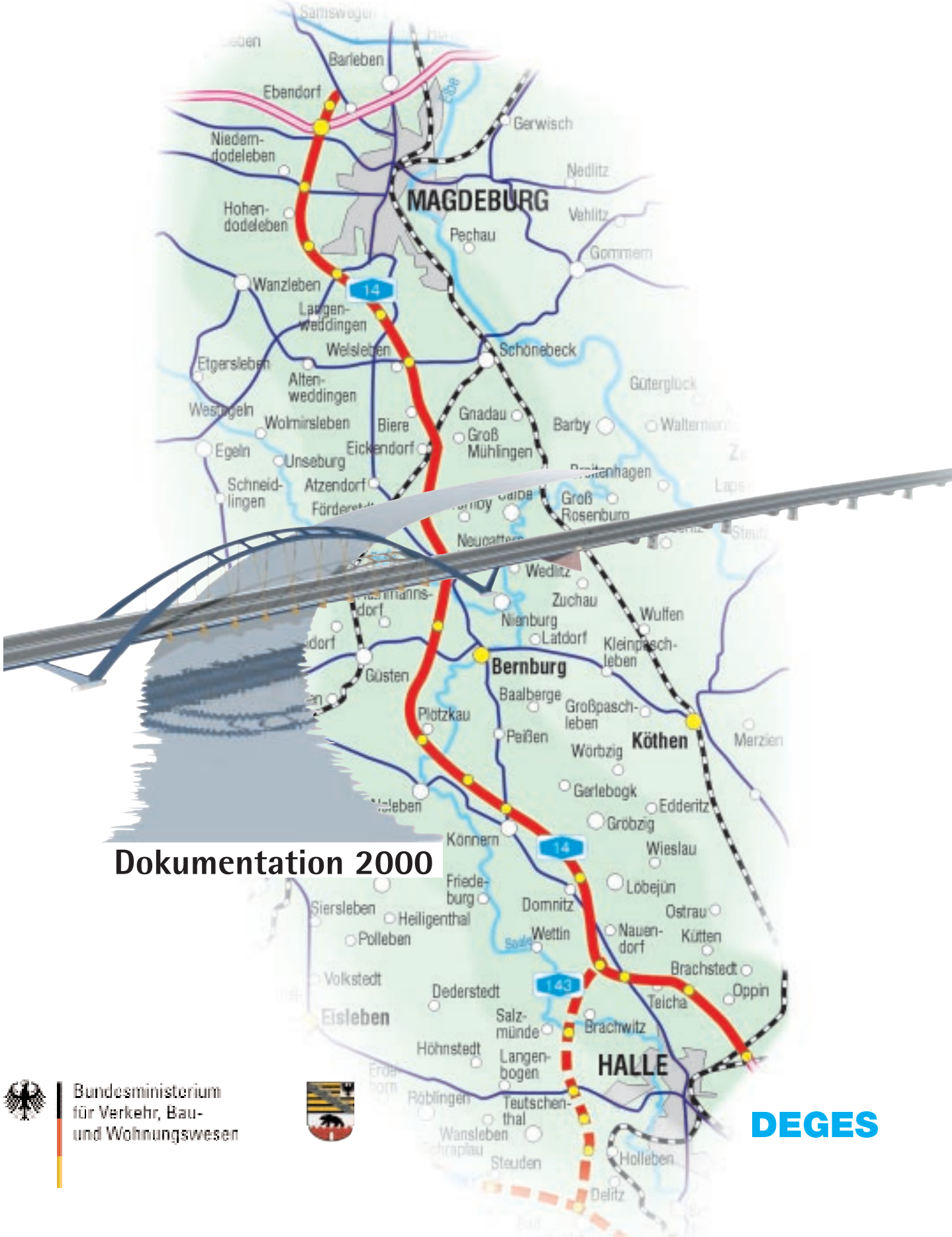


# Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 14

## Vierstreifiger Neubau der A 14 Magdeburg – Halle



Dokumentation 2000



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau-  
und Wohnungswesen



**DEGES**

# Neubau der A 14 Magdeburg–Halle

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 14



## Dokumentation 2000

im Auftrag



der Bundesrepublik Deutschland



des Landes Sachsen-Anhalt

und der

**DEGES**

## *Zum Geleit*

Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen . . . . . Seite 4

## *Historie*

Es begann vor 75 Jahren . . . . . Seite 6

Wechselvolle Planungsgeschichte für eine Autobahn  
zwischen Magdeburg und Halle . . . . . Seite 7

## *Neubeginn*

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit –  
Optimierung der Infrastruktur in den neuen Bundesländern . . . . Seite 10

DEGES – Projektmanagement für den Autobahnbau . . . . . Seite 11

## *Zum Geleit*

Minister für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr  
des Landes Sachsen-Anhalt . . . . . Seite 14

## *Projekt*

Eine wichtige Regionalverbindung  
für das Land Sachsen-Anhalt . . . . . Seite 16

Die Autobahn bündelt den Verkehr und entlastet  
die Ortsdurchfahrten . . . . . Seite 18

Die A 14 ist eine unverzichtbare Voraussetzung  
zur Verwirklichung der landesplanerischen Ziele . . . . . Seite 19

Variantenvergleiche –  
Die Suche nach der besten Lösung. . . . . Seite 20

## *Maßnahmen*

Von der AS Dahlenwarsleben (L 47) bis zur AS Schönebeck (B 246 a) . . . . .	Seite 22
Von der AS Schönebeck (B 246 a) bis zur AS Könnern (B 71) . . . . .	Seite 27
Saalebrücke Beesedau – ein Bauwerk der Besonderheiten . . . . .	Seite 30
Von der AS Könnern (B 71) bis zur AS Halle-Peißen (B 100) . . . . .	Seite 36
Anschlussstelle Halle-Peißen (B 100) . . . . .	Seite 39
Streckenbezogenes Gestaltungskonzept für die Brückenbauwerke . . . . .	Seite 40

## *Umwelt*

Hoher Stellenwert für die Ökologie . . . . .	Seite 42
--	----------

## *Grunderwerb*

Schwerpunkt an der A 14 Unternehmensflurbereinigungen an 62 km Strecke . . . . .	Seite 44
---	----------

## *Ausblick*

Eine mobile Gesellschaft braucht leistungsfähige Verkehrswege . . . . .	Seite 46
--	----------

<i>Impressum</i> . . . . .	Seite 48
----------------------------	----------



Neben den großen Straßenverbindungen in Ost-West-Richtung, die in den letzten 10 Jahren immer wichtiger wurden, stellen in den neuen Bundesländern auch die Nord-Süd-Magistralen einen unerlässlichen Bestandteil zur Erreichung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur dar.

Ich freue mich deshalb ganz besonders, dass jetzt die Bundesautobahn A 14 als erste Straßenneubaumaßnahme der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit komplett fertiggestellt ist.

Für Sachsen-Anhalt ist dies sicherlich ein herausragendes Ereignis, werden doch die beiden größten Städte des Landes – Magdeburg und Halle – nun erstmals mit einer leistungsfähigen Straße miteinander verbunden. Besonders deutlich wird dies auch durch die damit erzielbare Verkürzung der Fahrzeit auf weniger als die Hälfte.

Bereits vor 65 Jahren wurde mit der Planung dieser wichtigen Strecke begonnen, die jetzt in einer nur 7-jährigen Bauzeit

realisiert wurde. Rund 1,2 Mrd. DM hat der Bund in den ca. 100 km langen Bundesautobahnneubau investiert. Als herausragendes Detail ist hierbei die markante 805 m lange Saalebrücke Beesedau besonders hervorzuheben, die sich harmonisch in die umgebende Landschaft einpasst.

Die Bundesregierung unternimmt große Anstrengungen, um das Netz der Bundesfernstraßen, insbesondere in den neuen Bundesländern, weiter auszubauen. Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit sind hierfür ein wesentlicher Baustein.

In den Investitionsprogrammen der Bundesregierung sind die neuen Länder überproportional vertreten. Mit dem Zukunftsinvestitionsprogramm 2001–2003 ist es uns zudem gelungen, die Mittel für Bundesstraßen und Autobahnen um jährlich 900 Mio. DM zu steigern. Im Jahr 2001 erreichen wir damit im Bereich des Straßenbaus die Rekordhöhe von 10,8 Mrd. DM. Für die Sanierung des Schienennetzes investieren wir außerdem jährlich 2 Mrd. DM zusätzlich.

Wie dringend der Neu- und Ausbau der Bundesautobahnen in Sachsen-Anhalt, dem neuen Transitland in der Mitte Europas, zur Bewältigung des Verkehrs ist, verdeutlicht die Vielzahl der neuen Verkehrs-, Gewerbe- und Industrieansiedlungen, die zur Kompensierung des starken Rückgangs der Großindustrie so dringend notwendig sind.

Mit der feierlichen Verkehrsfreigabe des sechsstreifigen Ausbaus der A2 wurde

bereits am 9. November 1999 ein erster großer Schritt für das Land Sachsen-Anhalt vollbracht. Mit der jetzt erfolgten Gesamtfertigstellung der Bundesautobahn A14 und dem bereits fortgeschrittenen Ausbau der Bundesautobahn A9 sowie dem Neubau der Bundesautobahn A38 wird das Bundesautobahnnetz in Sachsen-Anhalt um wesentliche Bestandteile ergänzt.

Allen, die an der Planung, Vorbereitung und Ausführung dieser Baumaßnahme direkt oder indirekt beteiligt waren, möchte ich an dieser Stelle herzlich danken; insbesondere auch den durch den Baustellenverkehr zusätzlich belasteten Anwohnern sowie den staugeplagten Autofahrern.

Mit den nunmehr beendeten Bauarbeiten kann die neue Bundesautobahn A14 ihrer Bestimmung übergeben werden. Den Benutzern der neuen Straße wünsche ich allzeit gute und unfallfreie Fahrt.



Kurt Bodewig  
Bundesminister für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen

## Es begann vor 75 Jahren

**A**ngesichts des zunehmenden Kraftfahrzeugverkehrs wurden bereits in den frühen 20er Jahren in mehreren europäischen Staaten Pläne für die Anlage von leistungsfähigen und sicheren „Nur-Autostraßen“ entwickelt. Der Erste, dem es gelang, diese für die damalige Zeit revolutionäre Ideen in die Tat umzusetzen, war der italienische Autobahn-Pionier Piero Puricelli.

war es auch, der den Begriff „Autobahn“ für Nur-Autostraßen ab 1929 populär machte.

Es dauerte noch bis 1932, ehe das erste 20 km lange Stück Autobahn mit verkehrstechnischer Nutzung in Deutschland zwischen Köln und Bonn eröffnet werden konnte. Ein Jahr später kam mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten allerdings schon das Aus für die deutschen Autobahn-pioniere um Otzen. Aus Hafraba wurde 1933 Gezuvor (= „Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen“). Die schon weit fortgeschrittenen Planungen der Hafraba für ein Autobahnnetz in Deutschland wurden kurzerhand übernommen, nicht ohne sie nach Kräften für Propagandazwecke („Straßen des Führers“) auszuschlachten. Die Umsetzung der ehrgeizigen Autobahnpläne lag nun in Händen des „Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen“, Dr.-Ing. Fritz Todt.

Drei Monate nach Machtergreifung erfolgte der erste Spatenstich für das Reichsautobahnnetz am Abschnitt Frankfurt/Main–Mannheim, fünf Jahre später waren bereits 3000 Autobahnkilometer fertiggestellt.

In den Kriegsjahren wurde der Autobahn-bau – bis auf wenige Ausnahmen – nicht fortgesetzt. Bei Kriegsende waren ca. 3.860 km Reichsautobahn vorhanden – weite Strecken davon stark beschädigt und nicht befahrbar.



*Baustelle an einer Reichsautobahn im Jahre 1939.*  
Foto: Landesbildstelle Berlin

Angeregt und ermutigt von dem Beispiel Italiens, gründete sich 1924 in Deutschland die „Studiengesellschaft für den Straßenbau“, Stufa, eine private Gesellschaft, die sich für einen der wachsenden Motorisierung angepassten Straßenbau einsetzte und Autobahnprojekte diskutierte. Der entscheidende Durchbruch zur Konkretisierung dieser Überlegungen gelang wenig später den engagierten Straßenplanern, die sich im „Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte–Frankfurt–Basel“ Hafraba (gegr. 1926) zusammenschlossen. Herausragende Persönlichkeit war der Vorsitzende des Hafraba-Vereins und Vizepräsident der Stufa, Robert Otzen. Er



*Arbeiten im Abschnitt Hannover–Braunschweig.*  
Foto: „Die Straße“, 1935



● Wechselvolle Planungsgeschichte für eine Autobahn zwischen Magdeburg und Halle

Planung der Reichsautobahn 1935.  
Originalkarte: Niedersächs. Landesamt f. Straßenbau

Das 6.900 km umfassende Grundnetz der geplanten Reichsautobahnen wurde erstmals im Mai 1934 der Öffentlichkeit unterbreitet. In diesem Konzept war auch eine Querverbindung zwischen Hamburg und Dresden vorgesehen, die – wenn auch mit veränderter Linienführung – in etwa der heutigen A 14 entspricht. Allerdings genoss dieses Projekt nicht die höchste Priorität.

Gebaut wurde ab 1935 im Raum Halle (inkl. der Verknüpfung mit der A 9 am Schkeuditzer Kreuz) und in der Folge auch in einigen Abschnitten der Weiterführung bis zum Dreieck Nossen (A 14/A 4). Am Abschnitt zwischen Halle und Magdeburg liefen 1935 die Vorplanungen, die Weiterführung nach Norden war in den Plänen lediglich als „Ergänzung“ eingezeichnet (siehe Netzplan).



Die Planung der Autobahnen lag in Händen sog. „Oberster Bauleitungen Reichsautobahnen“ (OBRn). Entsprechend der damaligen regionalen Gliederung Deutschlands (das Land Sachsen-Anhalt, wie wir es heute kennen, gab es noch nicht) verlief die Zuständigkeitsgrenze etwa auf der Höhe von Staßfurt. Der Nordabschnitt bis zur A2 unterstand der OBR Hannover, der Südabschnitt bis Halle der OBR Halle.

In Zuständigkeit der OBR Hannover wurde 1940 im geplanten Kreuzungsbereich mit der A2 (nahe der T+R-Anlage Börde) mit dem Bau von Brücken begonnen. Diese Arbeiten wurden jedoch nie zu Ende geführt. Nur noch einzelne Fragmente von Brückenwiderlagern und einige überwachsene Dammschüttungen erinnern heute noch an das „Reichsautobahn-Vorhaben“.

Die Straßenplaner der DDR haben dann in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts auf der Grundlage der alten Netzplanungen eine Neutrassierung der Autobahn Magdeburg–Halle mit veränderter Linienführung vorgenommen. Nach diesen Planungen hätte die Trassenführung von Halle bis nördlich Schönebeck in etwa der historischen entsprochen. Ab einem „Abzweig Magdeburg“ sollte sich die Auto-

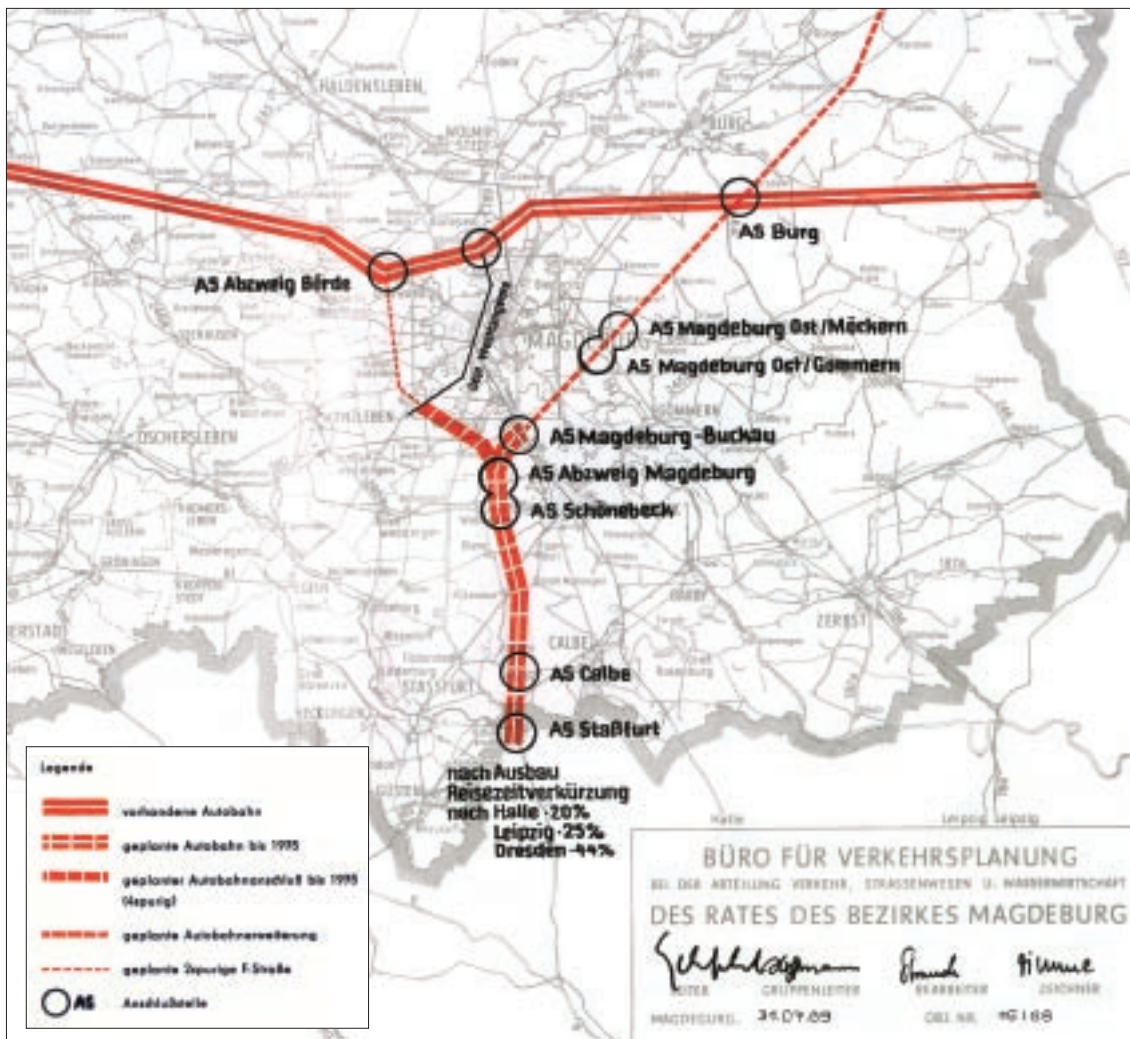
bahn dann gabeln. Eine Linie hätte Magdeburg im Osten umfahren, sich an der AS Burg mit der A2 verknüpft und schließlich über Havelberg bis Wittstock geführt, wo sie an die A24 bzw. A19 angebunden hätte. Bis 1980 sollte das Projekt fertiggestellt sein. Die westliche Umfahrung von Magdeburg war nicht durchgängig als Autobahn geplant, sondern hätte lediglich als „2-spurige F-Straße“ am „Abzweig Börde“ an die A2 angebunden.

Diese Planungsarbeiten wurden 1977 zwar eingestellt, eine Standortgenehmigung (vergleichbar dem heutigen Planfeststellungsbeschluss) für das Projekt im DDR-Bezirk Halle wurde jedoch erteilt und zweimal um jeweils weitere fünf Jahre – also bis 1991 – verlängert. Vor diesem Hintergrund hat das „Zentrale Forschungsinstitut des Verkehrswesens der DDR“ die unterbrochenen Planungen 1990 wieder aufgenommen und die vorgesehene Trassenführung im sog. Bauvorbehaltgebiet zwischen Magdeburg und Halle neu bear-



*Alte Unterbauten  
des Ü-Bauwerks  
B1 über die A14  
bei Irxleben  
(vor 1945).*





Quelle: Dr.-Ing. Bernhard Mai, Magdeburg

beitet. Mit der Vollendung der Deutschen Einheit kamen jedoch auch diese Planungen nicht mehr zur Ausführung. Allerdings diente eine Linienuntersuchung zur Überprüfung der Trassenführung als Grundlage für das Raumordnungsverfahren (ROV) für die A 14, das noch im Dezember 1990 eingeleitet wurde. Im April 1991 wurde die A 14 Magdeburg–Halle in den Katalog der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit als VDE-Nr. 14 aufgenommen und in der Folge der DEGES zur Realisierung übertragen. Der Neubeginn der Planungen stand nun jedoch unter ganz anderen gesetzgeberischen Vorzeichen – insbesondere hinsichtlich des Natur- und Umweltschutzes. So wurde vor der verbindlichen Festlegung der Trasse eine umfassende Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) durchge-

führt mit dem Ziel, möglichst konfliktarme Korridore herauszuarbeiten. Das Ergebnis der UVS, an der auch Vertreter der Umweltverbände mitgearbeitet haben, wurde im Juni 1992 den Trägern öffentlicher Belange, Gebietskörperschaften und Verbänden zur Stellungnahme vorgelegt. (Siehe hierzu auch das Kapitel „Variantenvergleiche“ S. 20/21). Zwischen November 1993 und Oktober 1994 hat dann der Bundesminister für Verkehr abschnittsweise die Linie für die A 14 bestimmt. Das erste Planfeststellungsverfahren wurde im April 1994 abgeschlossen, und zwar für den 11,6 km langen Abschnitt Könnern–Löbejün. Noch im gleichen Monat begannen hier die Bauarbeiten an drei Brückenbauwerken. Dies war zugleich der offizielle Baubeginn am VDE Nr. 14, der A 14.

## Optimierung der Infrastruktur in den neuen Bundesländern

Die Bedürfnisse einer mobilen Gesellschaft, die Anforderungen eines modernen Industriestaates und die Tatsache einer geografischen Mittellage des vereinten Deutschland in einem größer gewordenen Europa bilden die strategischen Vorgaben für eine in die Zukunft weisende Verkehrswegeplanung in der Bundesrepublik Deutschland nach 1990. Die heute an vielen Stellen erkennbaren Zeichen einer sich stetig verbessernden Infrastruktur in den neuen Bundesländern sind die Ergebnisse einer an diesen Vorgaben orientierten Planung, die kurz nach Vollendung der Deutschen Einheit eingesetzt hat und seitdem konsequent umgesetzt wird.

Bereits im April 1991 hat die Bundesregierung die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) beschlossen, um mit dem zügigen Aufbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur die wirtschaftliche Entwicklung in den fünf neuen Bundesländern zu fördern und das Zusammenwachsen der alten und neuen Bundesländer zu beschleunigen. Ein ebenso weitsichtiges wie mutiges Unterfangen, das hinsichtlich Komplexität und Dimension ohne Beispiel ist: neun Schienen- und sieben Fernstraßenprojekte sowie ein Wasserstraßenprojekt mit einem Gesamtvolumen von rund 70 Milliarden DM.

Damit für eine möglichst rasche Realisierung der VDE auch die erforderliche Rechtssicherheit gegeben ist, hat die damalige Bundesregierung im Dezember

1991 das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz beschlossen. Mit diesem Gesetz sind die notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen worden, um Verfahrensabläufe zu straffen und die planungsrechtlichen Vorgehensweisen zu vereinfachen. Die wesentlichen Merkmale des vereinfachten Planungsrechts, das auch beim Neubau der A 14 zur Anwendung kam, sind:

- Fristenverkürzung für einzelne Planungsschritte und Verwaltungsabläufe,
- sofortige Vollziehbarkeit von Plan genehmigung bzw. Planfeststellungsbeschluss,
- Möglichkeit der vorzeitigen Besitzeinweisung
- alleinige Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit im Planfeststellungsverfahren und damit die Möglichkeit, Einwände und Bedenken vorzutragen, wurde und wird auch in diesen beschleunigten Verfahren in vollem Umfang gewahrt.

Ursprünglich bestand die Absicht, für den Teilabschnitt Könnern–Löbejün Baurecht durch ein vom Bundestag zu beschließendes Gesetz, das sog. Investitionsmaßnahmegesetz (IMG) zu schaffen. Dies wurde aufgegeben, als sich zeigte, dass ein Planfeststellungsverfahren im konkreten Fall letztlich rascher zum Erfolg führen würde. Ohne Zeitverlust wurde das parallel begonnene Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt im Frühjahr 1994 zu Ende geführt.

*Leistungsfähige Verkehrswege sind Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung. Hier das AK Magdeburg.*



## Übersicht der VDE – Straße

<u>VDE Nr. 10:</u>	<u>A 20 Lübeck–Stettin</u> 323,2 km vierstreifiger Neubau in Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg
<u>VDE Nr. 11:</u>	<u>A 2 Hannover–Berlin/A 10 Berliner Ring</u> 328,6 km sechsstreifiger Ausbau in Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg
<u>VDE Nr. 12:</u>	<u>A 9 Berlin–Nürnberg</u> 370,7 km sechsstreifiger Ausbau in Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen, Thüringen und Bayern
<u>VDE Nr. 13:</u>	<u>A 38 Göttingen–Halle/A 143 Westumfahrung Halle</u> 204,1 km vierstreifiger Neubau in Hessen, Thüringen und Sachsen-Anhalt
<b>VDE Nr. 14:</b>	<b>A 14 Magdeburg–Halle</b> <b>101,7 km vierstreifiger Neubau in Sachsen-Anhalt</b>
<u>VDE Nr. 15:</u>	<u>A 44 Kassel–Eisenach/A 4 Eisenach–Görlitz</u> 448,4 km vier- bzw. sechsstreifiger Ausbau und vierstreifiger Neubau in Hessen, Thüringen und Sachsen
<u>VDE Nr. 16:</u>	<u>A 71 Erfurt–Schweinfurt/A 73 Suhl–Lichtenfels</u> 222,6 km vierstreifiger Neubau in Thüringen und Bayern

## DEGES – Projektmanagement für den Autobahnbau

Aus der Erkenntnis heraus, dass auf der administrativen Seite zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden müssen, um die Bundesländer bei der Realisierung der sieben Fernstraßenprojekte zu unterstützen, wurde am 7. Oktober 1991 in Berlin die DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, gegründet. Nach den Dienstleistungsverträgen mit den fünf neuen Bundesländern ist es Aufgabe der DEGES, die ihr übertragenen Projekte nach Abstimmung mit den obersten Landesstraßenbaubehörden im Namen und im Auftrag des jeweiligen Landes zu planen sowie die mit dem Neubau oder Ausbau zusammenhängenden Verträge im Namen und auf Rechnung der Bundesrepublik Deutschland abzuschließen und abzuwickeln.

Der Projektmanagementgesellschaft sind zunächst 60% aller VDE-Straße-Maßnahmen (1.197 km) – darunter sämtliche Neubaustrecken – übertragen worden. Mit der

Übernahme der Projekte „Leutratal“ und „Hermsdorfer Kreuz“ im Zuge der A 4 in 1999 erhöhte sich die Gesamtstreckenlänge der von DEGES betreuten VDE-Projekte auf rund 1.211 km mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 17,1 Mrd. DM.

Darüber hinaus haben die neuen Länder der DEGES Anfang 1999 fünf zusätzliche Projekte in unterschiedlichen Stadien der planerischen Vorbereitung zur weiteren Erfüllung übertragen. Es handelt sich dabei um Zubringerstrecken zu VDE-Projekten (VDE-Zubringer) in allen fünf neuen Bundesländern mit einer Gesamtlänge von ca. 140 km und einem Auftragsvolumen von ca. 2 Mrd. DM. Damit zeichnet die DEGES insgesamt für den Aus- bzw. Neubau von 1.351 km Bundesfernstraßen verantwortlich.

Die DEGES ist eine Gesellschaft auf Zeit. Sie konzentriert sich auf die Aufgaben des Projektmanagements als Bauherr und

Hausherr (ohne hoheitliche Aufgaben). Zur Bewältigung der eigentlichen Planungs-, Grunderwerbs- und Bauvorbereitungs- sowie Bauüberwachungsleistungen bedient sie sich weitestgehend geeigneter Dienstleister.

Dabei ist die Organisation der DEGES geprägt durch:

- konsequente Projektorientierung,
- flache Hierarchien,
- moderne Ablauforganisation,
- moderne Arbeits- und Kommunikationsmittel,
- ein effektives internes Kontrollsystem (IKS) sowie
- Kostentransparenz und Kostenbewusstsein.

Mit der Realisierung der VDE-Projekte leistet die DEGES einen wesentlichen Beitrag zum Aufbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und damit zur wirtschaftlichen Entwicklung zwischen Ostsee und Thüringer Wald. Nachdem Ende 1999 bereits der sechsstreifige Aus-

bau der A 2 zwischen Hannover und Berlin (VDE Nr. 11) abgeschlossen werden konnte, ist ein Jahr später mit der A 14 nun auch das erste Neubauprojekt auf gesamter Länge fertiggestellt. An den verbleibenden VDE-Projekten gehen die Bauarbeiten zügig voran. Ein Beleg dafür, dass Bund und Länder unvermindert größte Anstrengungen unternehmen, um das 1991 gesteckte Ziel weitestgehend bis Mitte des Jahrzehnts im neuen Jahrhundert zu erreichen.

*Die Verkehrsfreigabe.*



*Das Ingenieurbauwerk.*



*Die Grundsteinlegung.*



# Marktführer in der Betonbauweise WALTER-HEILIT VERKEHRSWEGEBAU GMBH



Zweigniederlassung Magdeburg  
Oststraße 10  
39114 Magdeburg  
Tel.: 0391- 53 282 90  
Fax: 0391- 54 34 816

## Aktuelles Bauvorhaben

BAB A 14 Magdeburg–Halle,  
AS Dahlenwarsleben (L 47)–  
AK Magdeburg

Provisorischer Anschluß B 71  
einschließlich Knoten B 71/L 47

Verkehrsfreigabe:  
08.11.2000



## Unsere Lösungen überzeugen Arbeitsgemeinschaft WALTER-HEILIT VERKEHRSWEGEBAU GMBH Karl Amand GmbH & Co. KG



WALTER-HEILIT  
Verkehrswegbau GmbH  
Zweigniederlassung Magdeburg  
Oststraße 10  
39114 Magdeburg  
Tel.: 0391- 53 282 90  
Fax: 0391- 54 34 816

Karl Amand GmbH & Co. KG  
Gauss-Straße 22  
40235 Düsseldorf  
Tel.: 0211-92 309-0  
Fax: 0211- 92 309-81

## Aktuelles Bauvorhaben

BAB A 14  
Magdeburg- Halle,  
Autobahnkreuz A 14 / A 2

Verkehrsfreigabe:  
27.10.1999



**D**er erste fertig gestellte Autobahnneubau in Ostdeutschland seit der Wiedervereinigung – das ist kein Verkehrsprojekt wie jedes andere. Für Sachsen-Anhalt ist die A 14 von Magdeburg nach Halle ein Meilenstein in der Infrastrukturentwicklung unseres Landes. Zwischen der Landeshauptstadt und der größten Stadt des Landes wird eine starke, leistungsfähige Verkehrsverbindung geschaffen; zwei Wirtschaftsregionen wachsen näher zusammen und werden optimal in das Bundesfernstraßennetz eingebunden.

Nicht nur die Menschen in den Städten und Dörfern entlang den Landstraßen, die seit zehn Jahren den stark angewachsenen Verkehr bewältigen mussten, haben den Abschluss der Bauarbeiten sehnlich erwartet. Für alle, die regelmäßig zwischen dem Norden und dem Süden Sachsen-Anhalts unterwegs sind, die Güter transportieren oder Dienstleistungen erbringen, fallen jetzt erhebliche Belastungen weg, werden Fahrzeiten verkürzt und Kosten gesenkt. Die neue Autobahn ist nicht zuletzt ein Beitrag zur

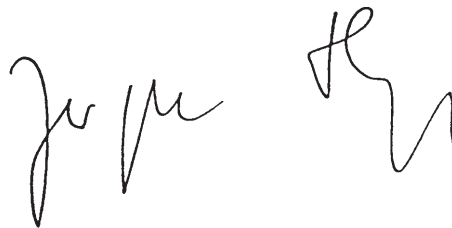
Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 14 ist vollendet. Die A 14 ist es noch nicht. Das Geld, das in diese Autobahn bislang investiert wurde, ist im Interesse des Zusammenwachsens der beiden Teile Deutschlands gut angelegt und wird sich durch die Stärkung der Wirtschaftskraft unseres Landes auszahlen. Für den weiteren Aufbau Ost und für die Infrastrukturentwicklung im nationalen und europäischen Maßstab ist es erforderlich, dass die A 14 nicht dauerhaft an der A 2 bei Magdeburg endet. Mit einer Verlängerung nach Norden kann eine direkte Verbindung zwischen der Wirtschaftsregion Halle/Leipzig einerseits und Hamburg und den Ostseehäfen andererseits geschaffen werden, von der auch andere deutsche Regionen und der Handel mit unseren europäischen Nachbarn profitieren würden. 1992 wurde diese Netzergänzung vertagt. Jetzt ist es an der Zeit, neue Perspektiven aufzuzeigen.

Ich wünsche allen Autofahrern auf der A 14 eine stets unfallfreie Fahrt und Ihnen eine interessante Lektüre.

Lebensqualität in Sachsen-Anhalt – deshalb war ihr Bau in der Bevölkerung auch nie umstritten.

Der in der DEGES versammelte planerische und ingenieurtechnische Sachverständigenstand, das große Engagement der sachsen-anhaltischen Straßenbauverwaltung und die kontinuierliche Unterstützung durch die Fachleute des Bundesverkehrsministeriums haben es möglich gemacht, in Rekordzeit eine ingenieurtechnische Leistung zu erbringen, wie sie im Autobahnbau in Deutschland in dieser Größenordnung noch nie so schnell geschafft wurde. Die mit der Ausführung betrauten Firmen und ihre Mitarbeiter haben die Planungen mit hohem Tempo und großer Zuverlässigkeit erledigt und damit die Kompetenz der heimischen Bauwirtschaft auch für große und komplexe Bauvorhaben eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Im Namen der Landesregierung bedanke ich mich bei allen Beteiligten für diese große Leistung.

Ihr



Dr. Jürgen Heyer MdL

Minister für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt



# Eine wichtige Regionalverbindung für das Land Sachsen-Anhalt

Die A 14 wurde als Projekt Nr. 14 in den Katalog der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße“ mit einer Gesamtlänge von 101,7 km aufgenommen. Davon plante und baute das Autobahnamt Halle 2,8 km. Die neue Autobahn bildet eine für Sachsen-Anhalt bedeutende Direktverbindung zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und der Wirtschaftsregion Halle.

## Streckenverlauf

Ausgehend von der AS Dahlenwarsleben an der L 47 verläuft die A 14 über das AK Magdeburg zunächst in südliche Richtung, um dann in einem weiten Bogen Magdeburg westlich zu umfahren. Nach der AS Magdeburg-Reform schwenkt die Trasse wieder in Südrichtung ein, vorbei an Schönebeck, Calbe, Staßfurt und Bernburg. Hinter der AS Plötzkau überquert die A 14 bei Beesedau die Saale und läuft weiter nach Südosten, vorbei an Könnern, und Löbejün.

Ab hier beschreibt die Trasse wieder einen Bogen und umfährt südwestlich den Petersberg. In diesem Streckenabschnitt wird die A 14 am künftigen AD Halle-Nord mit der geplanten A 143 verknüpft. Nach der Umgehung des Petersbergs nimmt die Trasse die Südost-Richtung wieder auf bis zur AS Halle-Peißen an der B 100 nordöstlich von Halle.

Hier erreicht der neue Streckenabschnitt die bereits vorhandene A 14 Halle–Leipzig–Dresden und schließt damit die Lücke in der Diagonalverbindung Bremen–Dresden bzw. schafft über die Verknüpfung mit der A 9 am Schkeuditzer Kreuz eine optimale Verbindung nach Süddeutschland. Nordwestlich von Halle wird die A 14 mit der geplanten A 38/A 143 (VDE Nr. 13) verknüpft und hat damit direkten Anschluss an eine zweite wichtige Ost-West-Achse, die in wenigen Jahren fertiggestellt sein wird.



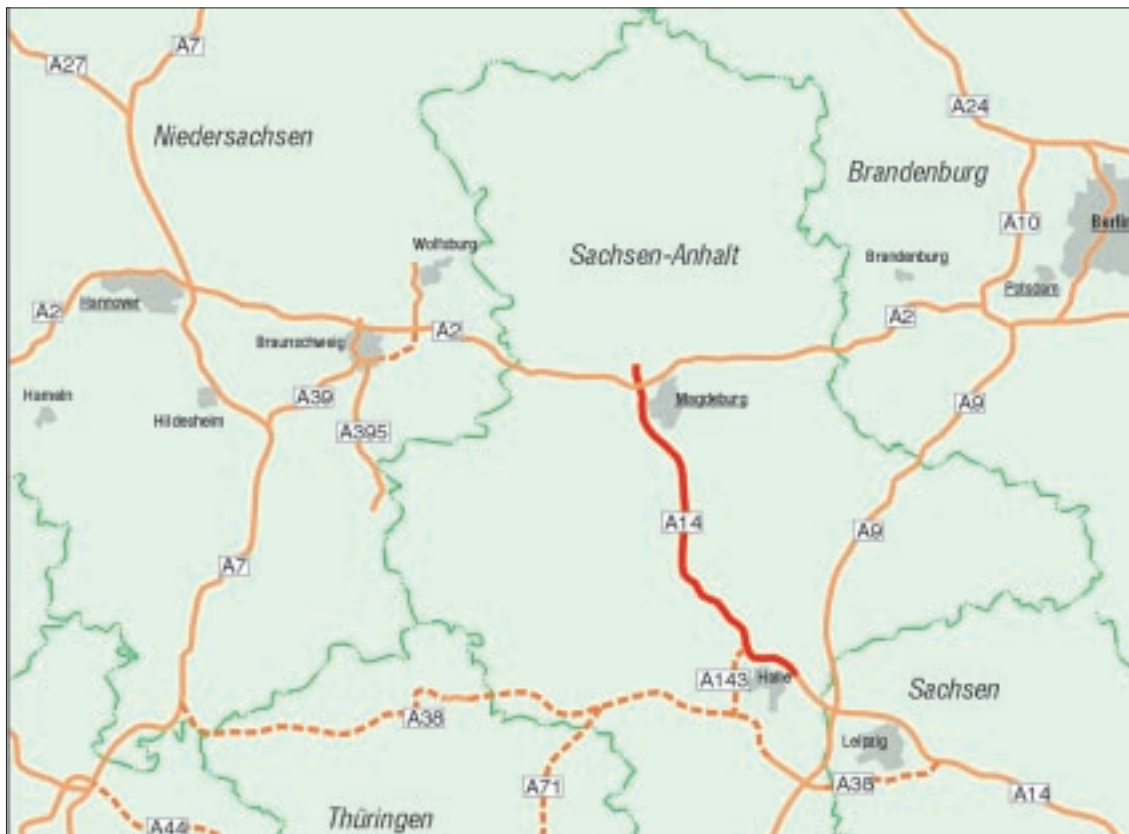
Erschließungs- und Verteilerfunktion einer Autobahn werden bestimmt durch die Vernetzung mit anderen Fernstraßen bzw. mit dem nachgeordneten Straßennetz. Mit insgesamt 17 Verknüpfungspunkten (1 Autobahnkreuz, 1 Autobahndreieck und 15 Anschlussstellen) auf rund 100 km Streckenlänge ist die A 14 bestens ausgestattet. Für ausreichend Rast- und Erholungsmöglichkeiten für den Autofahrer sorgen 1 Tank- und Rastanlage und 5 PWC-Anlagen.

## Querschnitt

Die A 14 wurde durchgehend vierstreifig mit einem Regelquerschnitt von 29 m Kronenbreite (RQ 29) gebaut. In jeder Fahrtrichtung stehen zwei Fahrstreifen und ein Standstreifen zur Verfügung. Damit bietet die Autobahn die Voraussetzungen, Verkehrsmengen zwischen 37.000 und 63.000 Kfz/24 h (Prognosezahlen für 2010 je nach Abschnitt) aufzunehmen.



## Optimale Einbindung der A 14 in das Fernstraßennetz



# Die Autobahn bündelt den Verkehr und entlastet die Ortsdurchfahrten

Nach der Wende ist das Verkehrsaufkommen in Sachsen-Anhalt – wie in allen neuen Bundesländern – sprunghaft angestiegen. Sachsen-Anhalt ist mit der deutschen Einheit aus einer relativen Randlage in eine zentrale Position innerhalb Deutschlands und Europas gerückt und so zum Schnittpunkt für wichtige Verkehrswege geworden. Das gilt gleichermaßen für Straße, Schiene und Wasserwege.

Welchen Stellenwert das Land im deutschen/europäischen Verkehrsnetz einnimmt, zeigt die Tatsache, dass Sachsen-Anhalt an Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ gemäß Bundesverkehrswegeplan '92 im Bereich der Bundesfernstraßen mit knapp 8 Prozent den höchsten Anteil aller neuen Bundesländer hat. Hinzu kommen mehrere VDE-Schiene-Projekte (z. B. Erfurt–Leipzig/Halle–Berlin und Hannover–Berlin) sowie das Wasserstraßenprojekt Hannover–Berlin, von denen Sachsen-Anhalt überproportional profitiert.

Das deutsche Autobahnnetz wird in seiner Struktur überwiegend als Nord-Süd/West-Ost-Raster gesehen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass durchaus auch diagonal zu dieser Struktur leistungsfähige Verkehrslinien gebraucht werden. Die

A 14 schließt die Lücke einer solchen wichtigen Diagonalverbindung, deren klassischen Endpunkte im Nordwesten die Nordseehäfen, im Südosten Städte wie Prag, Bratislava oder Wien sind. Durch ihre Vernetzung mit bereits vorhandenen (A 2 und A 9) bzw. noch zu bauenden (A 38/A 143) Autobahnen ist die A 14 eine wirksame Ergänzung im überregionalen Autobahnnetz.

Die Gesamtbelastung, die für die A 14 in wenigen Jahren erwartet wird, ist beachtlich: zwischen 37.000 und 63.000 Kfz/24 h je nach Abschnitt. Dabei wird sich der Güterverkehrsanteil, der heute auf den Bundesstraßen bereits zwischen 12 und 28% beträgt, noch erhöhen. Für das nachgeordnete Straßennetz bedeutet die Bündelung der Verkehre auf der Autobahn eine beträchtliche Entlastung – insbesondere der stark belasteten bzw. überlasteten Ortsdurchfahrten.

In den ländlichen Bereichen macht der Durchgangsverkehr in den Ortschaften immerhin ca. 80% aus. Im Einzugsbereich der beiden Großstädte dagegen stellen sich die Verhältnisse genau umgekehrt dar: ca. 20% Durchgangsverkehr, ca. 80% Ziel-, Quell- und Binnenverkehr.

Alle zitierten Verkehrsprognosen beziehen sich auf das Jahr 2010. Sie gehen aus von zunehmender Mobilität, weiterer Motorisierung und zusätzlicher Strukturentwicklung in Sachsen-Anhalt. Eine gewisse Überlagerung durch überregionale Verkehrsverflechtungen, bedingt durch allgemeine Wirtschaftsentwicklung, Zunahme des Fremdenverkehrs und Öffnung der Grenzen nach Osteuropa wurde mit einbezogen.



*Das Fehlen der A14 hat in den zurückliegenden Jahren zu erheblichen Belastungen des nachgeordneten Straßennetzes geführt.*



*Für Industrie und Gewerbe bringt die neue Autobahn klare Standortvorteile.*

### ● Die A 14 ist eine unverzichtbare Voraussetzung zur Verwirklichung der landesplanerischen Ziele

Die wirtschaftlich-strukturelle Entwicklung eines Landes hängt wesentlich von der Verkehrsinfrastruktur ab. Mangelnde Erreichbarkeit und lange Wege bedeuten für die regionale Wirtschaft einen klaren Standortnachteil. Gleichzeitig ist die problemlose Anbindung an eine leistungsfähige Fernstraße für potentielle Investoren ein ganz entscheidender „harter“ Standortfaktor (wie die Verfügbarkeit von Gewerbeflächen, qualifizierten Arbeitskräften, Wohnraum etc.).

Aufgrund dieser engen Verzahnung von Infrastruktur und wirtschaftlicher Entwicklung entspricht das Neubauprojekt der A 14 in hohem Maße den raumordnerischen Zielen des Landes Sachsen-Anhalt, das seine geopolitischen Vorteile nutzen und die Entwicklung des ganzen Landes zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort vorantreiben will. Entsprechend wurde die Realisierung dieses Neubauprojektes im Landesentwicklungsprogramm als eine vordringliche Verkehrsinfrastrukturmaßnahme genannt, die dazu beiträgt, Erschließung und Anbindung der Region zu

optimieren und den Ausbau von Handel, Handwerk und Gewerbe zu fördern.

Mit der Fertigstellung der A 14 und dem damit verbundenen Netzanschluss der Fernstraße an die Autobahnen A 2 und A 9 ist bereits ein Gutteil dieser landesplanerischen Ziele erreicht.



*Die Lücke ist geschlossen: freie Fahrt auf der A 14.*

Am Anfang standen umfangreiche Variantenvergleiche

## Die Suche nach der besten Lösung

Den Belangen der Umwelt und des Menschen wurde im gesamten Planungsgeschehen ein außerordentlicher Stellenwert beigemessen. Beleg hierfür ist die große Zahl von Variantenuntersuchungen, um die beste, d. h. verkehrlich sinnvollste, raumordnerisch effektivste und ökologisch verträglichste Lösung zu finden. Dieser Abwägungsprozess ist kompliziert, zeit- und kostenintensiv, doch er ist aller Mühe wert, wenn am Ende ein Kompromiss zustande kommt, der allen Belangen weitgehend Rechnung trägt und einen vernünftigen Interessenausgleich darstellt.

Um eine möglichst gründliche Auseinandersetzung mit den ökologischen, raumordnerischen und verkehrlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Teilregionen zu gewährleisten, wurde die A 14 in drei Planungsabschnitte eingeteilt:

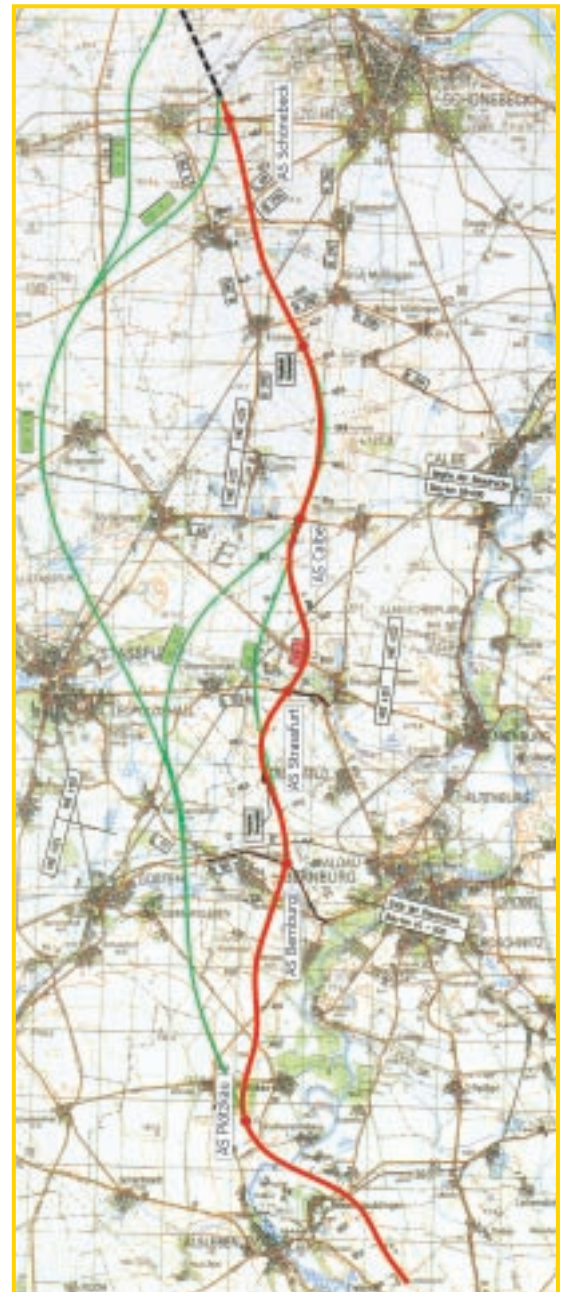
### Abschnitt Nord AS Dahlenwarsleben bis AS Schönebeck

Drei Hauptvarianten und eine Reihe von Varianten-Kombinationen wurden untersucht. Nach Abwägung aller relevanten Kriterien erwies sich die Variante in Mittel- lage, die sog. „Achse 300“, als die geeignetste. Sie hat den raumordnerisch größten Nutzen und bietet in verkehrlicher Hinsicht die größten Entlastungs- und Bündelungseffekte – insbesondere für die Stadt Magdeburg. Auch hat sie die geringsten Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere/Pflanzen und Landschaftsbild. Für den Bereich nördlich des AK Magdeburg bis zur AS Dahlenwarsleben wurde die kürzeste Verbindung innerhalb des konfliktarmen Korridors gewählt.

### Abschnitt Mitte AS Schönebeck bis AS Könnern

Fünf Haupt- bzw. Untervarianten und die entsprechenden Variantenkombinationen wurden untersucht. Eine besondere Problematik in diesem Abschnitt ergab sich, da aus rein ökologischen Gesichtspunkten

die Varianten im „Westkorridor“ Vorteile hatten. Dagegen wiesen diese Varianten erhebliche Nachteile auf in Bezug auf besonders wertvolle und zusammenhängende Rohstoffvorkommen (Steinsalz, Kalkstein), von denen die Industrie des Raumes Bernburg/Staßfurt abhängt. Ein weiteres Problem stellte hier die Kreuzung des Neugatterslebener Parkes dar.



Entscheidend aber ist der verkehrliche Nutzen (z. B. bessere Anbindung der Städte Staßfurt, Bernburg und Calbe sowie die Entlastung der Ortsdurchfahrten). Auf eine Linienentwicklung im Ostkorridor wurde deshalb verzichtet. Im weiteren Planungsverlauf wurden nur die im Westkorridor möglichen Linienvarianten untersucht. Grundlage hierfür war die in den Jahren

1990/91 im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens herausgearbeitete sog. „RO-Trasse“. Am Ende des Abwägungsprozesses wurde schließlich der „Variante 1“, einer modifizierten, entsprechend den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsstudie überarbeiteten RO-Trasse, der Vorzug gegeben.

### Abschnitt Süd AS Könnern bis Halle-Peißen

Zunächst wurden die Möglichkeiten der Trassenführung in einem „Ostkorridor“ und in einem „Westkorridor“ im Bereich des Petersberges eingehend geprüft. Hierbei zeigte sich, dass alle untersuchten Varianten in bezug auf Natur und Umwelt keine gravierenden Unterschiede aufwiesen und in dieser Hinsicht keiner der beiden Korridore zu bevorzugen war. Eine Trassenführung im „Ostkorridor“ jedoch hätte durch eine Mehrlänge von insgesamt ca. 9 km (2 km A 14 plus 7 km Anbindung zur A 143) eine deutlich höhere Flächenversiegelung verursacht. Aus



ökologischer Sicht ergab sich daraus ein klarer Nachteil für die Ostumfahrung.

Für eine Trassenführung im „Westkorridor“ sprachen außerdem raumordnerische Gründe (keine Trennwirkung in einem landwirtschaftlichen Vorranggebiet, bessere Anbindung vorhandener Gewerbegebiete) und eine deutlich höhere Verkehrswirksamkeit (spürbare Entlastung der Stadt Halle bezogen auf die B 100/B 6 und mit Anbindung der geplanten A 143 an die A 14). Diese wesentlichen Faktoren gaben schließlich den Ausschlag zugunsten einer Westumfahrung des Petersberges.

Im „Westkorridor“ wurden dann vier Varianten näher untersucht. Die „Variante 8“ (= „Achse 100“ aus dem Raumordnungsverfahren) zeigte zwar stärkere Auswirkungen auf Tier- und Pflanzenwelt, erwies sich jedoch im Hinblick auf das Schutzgut Mensch (Wohnen und Erholen) als die konfliktärmste Lösung. Da den zu erwartenden Eingriffen in die Biotopfunktion „grundsätzliche Ausgleichbarkeit bzw. Ersetzbarkeit“ attestiert wurde und notwendige Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden, erhielt die „Variante 8“ den Vorzug.

## Abschnitt Nord (31,5 km)

# Von der AS Dahlenwarsleben (L 47) bis zur AS Schönebeck (B 246 a)

Dieser nördliche Abschnitt der A 14 ist in zweifacher Hinsicht von besonderer Bedeutung. Zum einen erfolgt hier über das Autobahnkreuz (AK) Magdeburg die Verknüpfung mit der A 2 und damit die Anbindung an das Fernstraßennetz im Norden. Zum andern erfüllt die neue Autobahn in diesem Bereich die Funktion der dringend benötigten Westumfahrung von Magdeburg.

Um möglichst frühzeitig Entlastungseffekte für die Innenstadt von Magdeburg sowie für die Ortsdurchfahrten (z. B. Döndorf, Welsleben) zu erzielen, wurde beim Bau der A 14 hier besonderer Wert darauf gelegt, erste verkehrswirksame Abschnitte so schnell wie möglich fertigzustellen. Entsprechend wurden sukzessive bestimmte Teilstrecken des Gesamtabschnitts für den Verkehr freigegeben: 13,6 km zwischen Magdeburg-Stadtfeld und Magdeburg-Reform im November 1997 und 6,2 km Strecke zwischen Magdeburg-Reform und Schönebeck im Oktober 1998. Das Autobahnkreuz konnte wiederum ein Jahr später in Betrieb genommen werden. Die Weiterführung der A 14 nördlich des AK bis zur AS Dahlenwarsleben einschließlich eines 1,5 km langen provisorischen Anschlusses an die bestehende B 71 wurde Anfang November 2000 dem Verkehr übergeben.



Vorläufiges  
Ende der A 14  
bei Dahlen-  
warsleben.

Mit dem Autobahnkreuz und der dichten Aufeinanderfolge von sechs Anschlussstellen wird eine optimale Anbindung des Großraums Magdeburg gewährleistet.

### **Daten & Fakten**

Länge:	31,5 km
Strecke:	vierstreifiger Neubau im Regelquerschnitt RQ 29
Autobahnkreuz:	AK Magdeburg (A 14/A 2)
Anschlussstellen:	– Dahlenwarsleben (L 47) – Magdeburg-Stadtfeld (B 1 n) – Wanzleben (L 50) – Magdeburg-Sudenburg (B 81) – Magdeburg-Reform (B 71) – Schönebeck (B 246 a)
Brücken:	– 17 Überführungsbauwerke – 14 Autobahnbrücken, darunter die Brücken über <i>Schrotetal (492 m)</i> und <i>Sülzetal (196 m)</i>
Besonderheiten:	– PWC <i>Osterweddingen</i> – 1.220 m Lärmschutzwand/-wand-Kombination – Neubau der B 1 n (AS Magdeburg-Stadtfeld) auf 4,1 km Länge
Flächenbedarf:	ca. 270 ha Trasse und Anlagen ca. 261 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Bauzeit:	1994–2000
Gesamtinvestition:	ca. 343 Mio. DM (Bau) ca. 24 Mio. DM (Grunderw.)



Große Anteile des Durchgangs- sowie des Ziel- und Quellverkehrs werden jetzt auf der neuen Autobahn gebündelt. Im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz und der AS Schönebeck liegen die für das Jahr 2010 prognostizierten Verkehrsmengen auf der A 14 zwischen 37.000 und 63.000 Kfz/24 h. Für das nachgeordnete Straßennetz, insbesondere die Ortsdurchfahrten und die Innenstadt von Magdeburg bewirkt diese Bündelung des Verkehrs auf der A 14 eine nachhaltige Entlastung.

Dank der guten Zusammenarbeit zwischen der DEGES, den Bürgern und Betroffenen, den Gemeinden, Landkreisen sowie der Landeshauptstadt Magdeburg war es möglich, diese für die Landeshauptstadt und den gesamten Großraum Magdeburg außerordentlich wichtige Infra-

strukturmaßnahme in der vergleichsweise sehr kurzen Bauzeit von rund sechs Jahren zu realisieren.



*Im Zuge der Erstellung des AK Magdeburg (A2/A14) wurde auf 3,8 km Länge die A2 sechsstreifig ausgebaut.*



### ● Brücke über das Schrotetal (492 m)



Die Schrotetalbrücke war die erste Großbrücke, die im Zuge der A14 erbaut worden ist. Der Überbau wurde als Stahlverbundkonstruktion ausgeführt. Die Pfeiler der Brücke sind auf Pfählen gegründet. Der Überbau wurde im Takt-

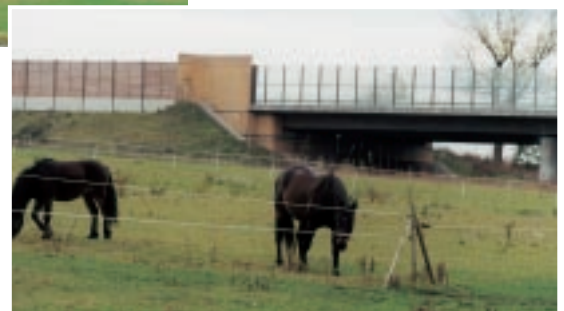
schiebeverfahren hergestellt, d. h., Herstellung einzelner Sektionen auf dem künftigen Autobahndamm am nördlichen Widerlager und nachfolgend Vershub des Überbaus über die einzelnen Pfeiler bis zum gegenüberliegenden Widerlager.

### ● Brücke über das Sülzetal (196 m)



Die Großbrücke überspannt einen landschaftlich hochsensiblen Talraum; überbrückt werden die Sülze, ein kleiner Bach und der Kuhtränkegrasweg – eine Ortsverbindung zwischen Dodendorf und Beyendorf. Der Überbau ist eine Ortbeton-Plattenbalkenkonstruktion mit beschränk-

ter Längsvorspannung. Die Fahrbahnplatte ist quer vorgespannt. Die Pfeiler des Bauwerkes sind auf Pfählen gegründet. Auf dem Bauwerk ist in Richtung Beyendorf eine transparente Lärmschutzwand installiert, die sich anschließend im Streckenbereich als Lärmschutzwall fortsetzt.





# IHR PARTNER FÜR PLANEN UND BAUEN

**PHILIPP HOLZMANN AG HAUPTNIEDERLASSUNG HALLE**  
Mansfelder Str. 48 · 06108 Halle · Tel. 03 45/23 02-0 · Fax 03 45/23 02-1 44

**Schübler-Plan**  
**ERFOLG DURCH LEISTUNG**

**Bauberleitung und Bauüberwachung**  
Überführung der Bode und eines Wirtschaftsweges durch eine 326 m lange Talbrücke im Zuge des Neubaus der A 14 Magdeburg - Halle

- kompetente Beratung
- kreative Planungen
- komplexes Projektmanagement in allen Bereichen der Bau- und Verkehrswegeplanung

**Schübler-Plan**  
Ingenieurgesellschaft für Bau- und Verkehrswegeplanung mbH  
Greifswalder Straße 80A  
10405 Berlin  
Tel. 030. 42 106 -0 Fax 030. 42 106 301 E-Mail: berlin@spig.com

**Leistungsgebiete:**  
Ingenieurhochbau  
Flughafenbau  
Beton- und Stahlbrückenbau  
Schienenwegbau  
Straßenbau  
Tunnelbau  
Bau- und Projektmanagement  
Vermessung  
Landschafts- und Umweltplanung

## Innovation und Kompetenz aus einer Hand

**PLASA**  
Ingenieurgesellschaft mbH

- Verkehrsanlagenbau
- Konstruktiver Ingenieurbau und Brückenbau
- Allgemeiner Hoch- und Tiefbau
- Landschaftsplanung



- Bauüberwachung
- Koordinierung Sicherheits- und Gesundheitsschutz
- Technische Ausrüstung

Streckenabschnitt AS Schönebeck-AS Calbe

[www.plasa-dc.de](http://www.plasa-dc.de)

E-Mail: [plasa@plasa-dc.de](mailto:plasa@plasa-dc.de)

39108 Magdeburg • Liebknechtstraße 55 • Tel.: 03 91/73 63-0 • Fax: 03 91/73 63-1 19  
06118 Halle/Saale • Köthener Straße 33 • Tel.: 03 45/5 23 41 70 • Fax: 03 45/5 23 48 22

# HENSEL INGENIEUR GMBH INGENIEURBÜRO FÜR BAUWESEN

*Wir bauen  
auf Innovation*

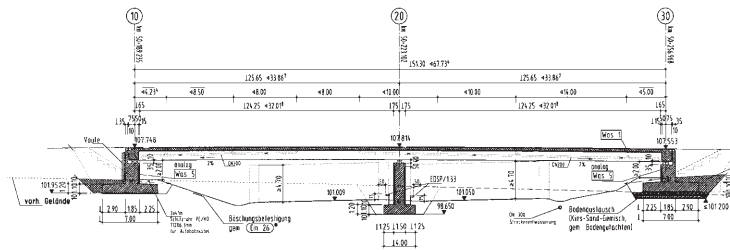


- Brückenbau
- Hoch- und Industriebau
- Straßen- und Gleisbau

- Machbarkeitsstudien
- Objektplanung  
Ingenieurbauwerke
- Objektplanung  
Verkehrswege
- Ausführungsplanung
- Gutachten
- Ausschreibung
- Bauüberwachung
- Projektsteuerung

Dipl.-Ing. Bodo Hensel  
Dipl.-Ing. Peter Strauß  
• Prüfingenieure  
für Baustatik

Dipl.-Ing. Bodo Hensel  
• Vereidigter  
Sachverständiger für  
Baustatik u. -konstruktion



Ansicht und Längsschnitt Ü - BW 23

Unser Beitrag zum  
vierstreifigen Neubau der  
**BAB A14  
Magdeburg - Halle**  
im Auftrag der DEGES:

### Prüfung Brücken

A-BW 4111/ 07, 09, 11  
A-BW 4122/ 03  
Ü-BW 4123/ 06, 07

### Objektplanung Brücken

A-BW 4133/ 01, 02, 06  
A-BW 4113/ 01, 02  
Ü-BW 4126/ 14, 19, 23  
Ü-BW 4113/ 05

- 34119 Kassel Kölnische Straße 115–117 Telefon: 05 61 / 70 97-0 Fax: 05 61 / 7 09 71 97
- 99091 Erfurt Zur Alten Ziegelei 18 Telefon: 03 61 / 7 40 53-0 Fax: 03 61 / 7 40 53 28
- 12161 Berlin Rheinstraße 45 Telefon: 0 30 / 85 99 82-0 Fax: 0 30/ 85 99 82 14
- 06528 Oberröblingen Erfurter Strasse Telefon: 0 34 64/ 559 59-0 Fax: 0 34 64/559 59 18

## Ihr Kabelnetzpartner in Mitteldeutschland

- Kompetent für Planung und Errichtung von  
elektrotechnischen Anlagen und  
Kommunikationsnetzen
- Telefon: 03 46 04 / 31 40
- Telefax: 03 46 04 / 3 14 16
- e-mail: koenig-efb@online.de



ELEKTRO-FERNMELDE-BAU GmbH  
06188 Brachstedt/Wurp, Mühlenstraße 5

- Verlegung und Einblasen  
von Kabeln
- Kupferkabelmontagen
- Lichtwellenleitermontagen
- Kabelmess- und Prüfservice
- Planung und Wegesicherung
- Kabelbau
- Tiefbau
- Elektromontagen bis 20 kV
- Rohrvortrieb
- Kabelpflügen



## Von der AS Schönebeck (B 246 a) bis zur AS Könnern (B 71)

Mit der Verkehrsfreigabe dieses Abschnitts wird die Lücke geschlossen zwischen den Abschnitten Nord und Süd, die schon seit längerer Zeit befahrbar sind. Dieser Abschnitt stellte sich planerisch als besonders anspruchsvoll heraus, da u. a. die Schwerpunkte

- Erhalt wertvoller zusammenhängender Rohstoffvorkommen (z. B. Steinsalz, Kalkstein, Kies),

- Minimierung der Auswirkungen auf den Landschaftspark Neugattersleben/Löbnitz und
- Querung des Bruchfeldes infolge Braunkohletiefbau im 19. Jahrhundert östlich von Biere zu berücksichtigen waren.

Die Inbetriebnahme dieses ca. 37 km langen Autobahnteilstücks bringt insbesondere der stark befahrenen Bundesstraße B 71 mit ihren zahlreichen engen Ortsdurchfahrten (z. B. Bernburg, Neugattersleben, Förderstedt) eine spürbare Entlastung vom Durchgangsverkehr. Vor allem durch den zunehmend hohen Anteil des Schwerlastverkehrs (bis zu 28%) waren die Anwohner an den Ortsdurchfahrten besonderen Lärm- und Schadstoffemissionen sowie einem verstärkten Unfallrisiko ausgesetzt. Diese belastende Situation für die Menschen wird sich mit der Verlegung des Durchgangsverkehrs auf die Autobahn nachhaltig verbessern.

### Daten & Fakten

Länge:	36,6 km
Strecke:	vierstreifiger Neubau im Regelquerschnitt RQ 29
Anschlussstellen:	<ul style="list-style-type: none"><li>– Calbe (L 63)</li><li>– Staßfurt (L 73)</li><li>– Bernburg (B 185 n)</li><li>– Plötzkau (L 74)</li></ul>
Brücken:	<ul style="list-style-type: none"><li>– 19 Überführungsbauwerke</li><li>– 14 Autobahnbrücken, darunter die Brücken über <i>Bodetal (326 m)</i>, <i>Wippertal (326 m)</i> u. <i>Saaletal (805 m)</i></li></ul>
Besonderheiten:	<ul style="list-style-type: none"><li>– PWC Eickendorf, Strenzfeld und Beesenlaublingen (in Planung)</li><li>– Autobahn- und Straßenmeisterei Plötzkau</li><li>– 720 m Lärmschutzwand (beidseitig)</li><li>– 610 m Lärmschutzwand (einseitig)</li></ul>
Flächenbedarf:	ca. 297 ha Trasse und Anlagen ca 601 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Bauzeit:	1997–2000
Gesamtinvestition:	ca. 311 Mio. DM ca. 46 Mio. DM (Grunderw.)

Wie wichtig der Neubau der A 14 gerade im Hinblick auf die Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes ist, lässt sich an den Prognosedaten für das Jahr 2010 ablesen. Ohne die Autobahn wäre der Verkehrsdruck im vorliegenden Bereich auf bis zu 40.000 Kfz/24 h (je nach Abschnitt) angewachsen, der sich aufgrund der bereits existierenden Überlastung der B 71 großflächig immer weiter auf das parallele Straßennetz verlagert hätte. Umgekehrt werden im Mittelabschnitt der A 14 im Prognosejahr zwischen 45.000 und 58.000 Kfz/24 h verkehren. Mit den Entlastungseffekten einher geht der Standortvorteil für Industrie- und Gewerbe in den Städten Calbe, Staßfurt und Bernburg, aber auch für kleinere Ortschaften mit ihren Gewerbegebieten. Denn bessere Erreichbarkeit und kürzere Transportzeiten erhöhen zum einen die Marktchancen der bereits ansässigen Unternehmen, zum andern wird die Attraktivität dieser Wirtschaftsstandorte für potentielle Investoren gesteigert. Insgesamt optimiert die A 14 in diesem Abschnitt die Erschließung der Landkreise Schönebeck, Aschersleben–Staßfurt und Bernburg.

### ● Brücke über das Wippertal (326 m)



Die Wipper ist im Bereich der A14 von Magdeburg kommend der erste größere Flusslauf, der bei Bernburg in die Saale mündet. Der Überbau, je Fahrbahn ein Betonhohlkasten, wurde im Taktschiebverfahren hergestellt. Eine Besonderheit bei diesem Bauwerk ist die Art der Längsvorspannung, die aus im Beton liegenden (interne Vorspannung) und frei im Hohlkasten liegenden (externe Vorspannung) Spanngliedern besteht.



### ● Brücke über das Bodetal (326 m)

Die A14 kreuzt das Bodetal an dessen schmalster Stelle. Zur Freihaltung des Hochwasserquerschnitts wurde ein Bauwerk mit 326 m Länge notwendig. Die Stützweiten der 8-feldrigen Brücke weiten sich zur Bode hin auf und erreichen über dem Fluss mit 50 m ihren Höhepunkt. In diesem Bereich wurden die Stege des Plattenbalkens angevoutet, wodurch sich ein harmonischer Gesamteindruck ergibt.





● **Autobahn- u. Straßenmeisterei Plötzkau**

Die Autobahn- und Straßenmeisterei Plötzkau betreut ein Autobahnteilstück der A14 von ca. 43 km Länge zwischen den Anschlussstellen Calbe und Halle-Trotha sowie 64,7 km Bundesstraßen und 131,2 km Landesstraßen des Landkreises Bernburg. Dieses zusammengefasste Konzept wird bundesweit erstmalig praktiziert.



# Saalebrücke Beesedau – ein Bauwerk der Besonderheiten

Das größte, imposanteste und ingenieurtechnisch anspruchsvollste Bauwerk im Zuge der A 14 ist die Saalebrücke Beesedau. Als Kreuzungsbauwerk über die Saale zwischen den Anschlussstellen Plötzkau und Könnern markiert sie die Trennlinie zwischen den Gestaltungsabschnitten Nord und Süd (siehe S. 40/41). Der besondere Charakter dieser Brücke wird dadurch hervorgehoben, dass sie auf der gesamten Strecke das einzige Bauwerk mit Konstruktionselementen über der Fahrbahn ist. Sie ist somit weithin in der Landschaft sichtbar und wird auch bewusst vom Autofahrer wahrgenommen. Die große Länge von 805 m war erforderlich, da neben dem Fluss auch das Überflutungsgebiet zwischen dem Hochwasserschutzdeich am südlichen Saaleufer und einem Steilhang im Norden möglichst umweltverträglich überführt werden musste. Das Gesamtbauwerk ist unterteilt in zwei Brückenteile – eine Vorlandbrücke und eine Strombrücke – die optisch deutlich voneinander abgesetzt sind:

*Betonieren des Trogens für die Vorlandbrücke.*



vergleichsweise großen Stützweiten ( $8 \times 56 \text{ m} + 46 \text{ m}$ ) und einer Bauhöhe von 3,10 m (identisch der Strombrücke) wirkt jedoch auch dieser Brückenabschnitt schlank und durchlässig.

## Vorlandbrücke

Eher unauffällig und unspektakulär wirkt die 495 m lange Vorlandbrücke. Die durch eine Raumfuge auf ganzer Länge getrennten Überbauten wurden in sehr wirtschaftlicher Weise als durchlaufende Spannbeton-Hohlkästen hergestellt. Durch die

*Einheben des Bogenmittelsstücks an der Strombrücke.*



## Strombrücke

Angesichts der topographischen Gegebenheiten wurde eine Vielzahl verschiedener Tragsysteme entworfen und diskutiert. Schließlich fiel die Entscheidung unter Zustimmung aller Beteiligten auf die Variante „Echter Bogen mit Schrägstreben“. Die beiden Stahlbögen überspannen mit einer Stützweite von 180 m die Stromöffnung. Sie sind zueinander geneigt und werden im Scheitelbereich durch sechs Querriegel ausgesteift. Beidseitig schließen an die Stromöffnung noch zwei Randfelder von jeweils 65 m an. Die Bogenkonstruktion ist durch Schrägstreben mit dem Stahlkasten des Überbaus verbunden.

Die außergewöhnliche Architektur der Bögen wird unterstrichen durch die kontrastreiche Farbgebung in dunklem Blau und hellem Gelb. Von den schräggestellten elliptischen Bogenfußpunkten aus Sichtbeton führen landseitig Schrägstreben in die Brückenüberbauten zurück. Dabei dient diese besondere Konstruktion nicht nur einer optischen Fortführung des Bogens. Sie macht darüber hinaus weitere Zwischenunterstützungen in den Randfeldern des Verbundträgers entbehrlich.



Insgesamt beeindruckt das Bauwerk durch sein schlankes, unverwechselbar markantes Erscheinungsbild. Sowohl für den Betrachter von unterhalb als auch für den Autofahrer wird die Brücke zum Erlebnis.

### Pfeiler

Zum besonderen Erscheinungsbild für den außenstehenden Betrachter tragen auch die acht Pfeilerpaare bei, auf denen die Überbauten der Vorlandbrücke ruhen. Es handelt sich dabei um einen in der Mitte offenen, nach oben sich verjüngenden Stahlbetonrahmen mit gevouteten Stützen und einem Querriegel. Die Sichtflächen der Pfeiler, des westlichen Widerlagers und der Bogenfußpunkte wurden aus Sichtbeton mit Strukturschalung ausgeführt.

### Trennpfeiler

Ein weiterer optischer Blickfang ist der Trennpfeiler, an dem Strom- und Vorlandbrücke aufeinandertreffen, als betont massiv gestaltete, geschlossene Pfeilerscheibe ausgebildet. Die Neigung nach oben und die spitz zulaufenden Seiten wurden von den Normalpfeilern übernommen. Da hier die beiden unterschiedlichen Gestaltungsabschnitte der A 14 zusammenkommen, wurde dieser Pfeiler, dessen Struktur im Überbau durch eine Kanzel fortgesetzt wird, an seinen Kanten mit Mauerwerk aus rotem Porphyrt und an seinen Stirnseiten mit Klinkermauerwerk verblendet.

### Maßnahmen im Umfeld

Im Zuge des Brückenneubaus musste der Hochwasserschutzdeich verlegt werden. Der neue Deichquerschnitt (Böschungneigung, Kronenbreite, Höhe) entspricht dem des vorhandenen Deiches. Im Bereich unterhalb der Brücke wurde der Deich mit Verbundpflaster befestigt. Ansonsten erfolgt der Schutz des Deiches durch eine Grasnarbe.

## Daten & Fakten

### Gesamtbauwerk

Länge:	805 m
Bauhöhe:	3,10 m
Verkehrsquerschnitt:	RQ 29
Nutzbreite:	30,0 m
Höhe über Gelände:	8 m–11 m
Kosten:	Auftragssumme 54 Mio. DM (brutto)

### Strombrücke

Länge:	310 m
Hauptöffnung:	180 m
Bogenstich:	38 m
Randfelder:	2 × 65 m
Tragsystem:	Echter Bogen
Bauweise:	– Bogentragwerk: Stahl
	– Fahrbahn: Stahlverbundhohlkasten

### Vorlandbrücke

Länge:	495 m
Stützweiten:	8 × 56 + 46 m
Tragsystem:	Durchlaufträger über 9 Felder
Bauweise:	Spannbetonhohlkasten

*Harmonisch fügt sich das markante Bauwerk in die Landschaft.*



**Maßnahmen**





TALBRÜCKE ÜBER DIE WIPPER

ENGINEERING  
 HOCH- U. TIEFBAU  
 INGENIEURBAU  
 VERKEHRSBAU  
 BRÜCKENBAU  
 TUNNELBAU  
 BAUWERKSANIERUNG



KARL SCHÄFER & CO. GMBH  
 BAUUNTERNEHMUNG

EBENBÜREN GELSENKIRCHEN ROBLAU BERLIN/BRANDENBURG



EXTERNE LÄNGSVORSpanNUNG VBF-CMM-D



TBU Straßen-  
 und Tiefbau GmbH  
 Ringstraße 69  
 04430 Dölzig  
 Tel.: (03 42 05) 7 74-0  
 Fax: (03 42 05) 1 82 26

TBU Betonstraßenbau  
 Hamburg GmbH  
 Usedomstraße 19  
 22047 Hamburg  
 Tel.: (0 40) 66 99 43-0  
 Fax: (0 40) 66 99 43-43

TBU Transport  
 & Baustoffunion GmbH  
 Wurzener Straße 76  
 04683 Naunhof  
 Tel.: (03 42 93) 5 38-0  
 Fax: (03 42 93) 5 38-18

## Erd-, Straßen- und Tiefbau



- Erd-, Straßen- und Tiefbau
- Autobahnbau
- Betondeckenbau
- Deponie-Neubau und -Sanierung
- Transportdienstleistungen
- Baustoffhandel



**HOCHTIEF**

Civil

## Bauen mit HOCHTIEF

Unsere Kompetenzen

- Brückenbau
- Konstruktiver Ingenieurbau
- Tunnelbau
- Neubaustrecken
- Wasseraufbereitungsanlagen
- Großkläranlagenbau

**Niederlassung Tief- und  
Ingenieurbau**

**Sachsen - Thüringen**

**Diezmannstraße 12**

**04207 Leipzig**

**Tel.: (03 41) 41 41 - 6 01**

**Fax: (03 41) 41 41 - 8 02**



[www.kuk.de](http://www.kuk.de)

## Leistungen für Verkehrsanlagen



- Gesamtplanung
- Objektplanung
- Tragwerksplanung
- Projektsteuerung
- Bauüberwachung, SiGe-Koordination
- Sanierung und Begutachtung



**Krebs und Kiefer, Beratende Ingenieure für das Bauwesen GmbH**

■ Berlin 0 30 / 21 73 42-0 ■ Darmstadt 0 61 51 / 8 85-0 ■ Erfurt 03 61 / 420 64-11 ■ Freiburg 07 61 / 296 66-0 ■ Karlsruhe 07 21 / 35 08-0

In Bewegung für den Fortschritt...



... zur Sicherung unseres Wirtschaftsstandorts

*Als führendes Straßenbauunternehmen haben wir uns v. a. im Fernstraßenbau einen Namen gemacht. Unsere Auftraggeber profitieren seit langem und immer wieder von unserer Erfahrung und unserer Fachkompetenz. Man kennt und schätzt unsere Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Termintreue.*

*Wir bauen für die Zukunft. Deshalb ist höchste Qualität auf dem neuesten technischen Stand Teil unserer Unternehmensphilosophie.*

*Was wir tun, damit sich was bewegt, ist die Ausführung von Projekten in der gesamten Bandbreite des Straßenbaus, vom größten Objekt für die öffentliche Hand über mittlere Baustellen, z. B. für Kommunen und die Industrie, bis hin zu kleinen Baumaßnahmen für private Bauherren.*

*Dabei gehört der Bau von Flugbetriebsflächen ebenso zu unserem Leistungsspektrum wie Tiefbauarbeiten, der Deponiebau und Arbeiten für die Deutsche Bahn AG.*

**KIRCHHOFF LEIPZIG**  
Zweigniederlassung der  
F. KIRCHHOFF Straßenbau  
GmbH & Co. KG



**Zum Schrägweg 22**  
**04420 Großlehna**  
**034205 / 663 - 0**

## Abschnitt Süd (30,8 km)

# Von der AS Könnern (B 71) bis zur AS Halle-Peißen (B 100)

Bereits im November 1996 wurde das Beste 11,6 km lange Teilstück der A 14 zwischen Könnern und Löbejün für den Verkehr freigegeben. Dies war zugleich der erste Abschnitt eines Neubauprojektes im Zuge der VDE-Straße, der in Betrieb genommen werden konnte. Ende 1999 war es dann auch am südlich anschließenden Abschnitt zwischen Löbejün und Halle-Peißen soweit: 22 km Strecke und mit ihm der Anschluss an die bereits vorhandene A 14 am Schnittpunkt mit der B 100 waren fertiggestellt und konnten freigegeben werden.

Dies war ein erster wichtiger Schritt für die dringend erforderliche Entlastung des Innenstadtbereichs von Halle. Schließlich stellt sich die Situation in der Saalemetropole ähnlich problematisch dar wie in Magdeburg. Alle wichtigen Bundesstraßen in der Region (B 6, B 80, B 91, B 100) münden in das Stadtgebiet, was in der Vergangenheit zu erheblichen Störungen bei der innerstädtischen Verkehrsabwicklung und zu regelmäßigen Staubildungen führte.

Ein Großteil des Verkehrs, der sich vor Fertigstellung des Südabschnitts der A 14

hauptsächlich über die B 6 und die B 100 ins Stadtgebiet drängte, wird inzwischen von der A 14 aufgenommen. Mit der durchgängigen Befahrbarkeit der Auto-

*Fertiggestellter Streckenabschnitt zwischen Götschetalbrücke und AS Halle-Peißen.*



### **Daten & Fakten**

Länge:	30,8 km (plus 2,8 km Autobahnamt Halle)
Strecke:	vierstreifiger Neubau im Regelquerschnitt RQ 29
Autobahndreieck:	Halle-Nord (A 14/A 143)
Anschlussstellen:	– Könnern (B 71) – Löbejün (L 137) – Halle-Trotha (B 6) – Halle-Tornau (L 141) – Halle-Peißen (B 100)
Brücken:	– 15 Überführungsbauwerke – 12 Autobahnbrücken, darunter die Brücken über <i>Plötzetal (205 m)</i> und <i>Götschetal (730 m)</i>
Besonderheiten:	– Tank- und Rastanlage <i>Plötzetal</i> (beidseitig) – PWC <i>Oppin</i> – 1.350 m Lärmschutzwand (einseitig)
Flächenbedarf:	ca. 283 ha Trasse und Anlagen ca. 279 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Bauzeit:	1994–2000
Gesamtinvestition:	ca. 310 Mio. DM (DEGES) ca. 28 Mio. DM (Grunderw.)



### ● Rasten und Tanken an der A 14

Um den Autofahrern unterwegs ausreichend Gelegenheit zur Rast und Erholung zu bieten, wurden fünf PWC-Anlagen (Rastplätze mit WC) angelegt, und zwar bei Osterweddingen, Eickendorf, Strenzfeld und Oppin sowie Beesenlaublingen (in Planung). Insgesamt stehen hier 164 Pkw-Stellplätze, 120 Stellplätze für Bus und Lkw sowie 20 Stellplätze für Behinderte zur Verfügung. Außerdem wurde zwischen den Anschlussstellen Könnern und Löbejün beidseitig der Trasse

*Die Tank- und Rastanlage Plötzetal – eine moderne Service-Station an der Autobahn.*



se die Tank- und Rastanlage Plötzetal gebaut. Hier gibt es weitere 160 Stellplätze für Pkw, 119 für Busse, Lkw und Caravan sowie 8 für Behinderte.

### ● Brücke über das Götschetal (730 m)



Im ökologisch und klimatologisch bedeutenden Götschetal wird die L 145, die DB-Strecke Halle–Vienenburg, die Verbindungsstraße von Teicha nach Wallwitz sowie der Naturraum parallel zum Flüsschen Götsche durch ein 730 m langes modernes Spannbetonbauwerk überbrückt. Die Wahl einer transparenten Lärmschutzwand wird sowohl den ästhetischen als auch den Lärmschutzanforderungen der Gemeinde Nehlitz gerecht. Besonders gelungen ist die Pfeilerstellung und Gestaltung, die im Zusammenhang mit dem schlank wirkenden Überbau die Transparenz des überbrückten Talraumes unterstreicht. Die Widerlager in unmittelbarer Nachbarschaft der unterführten

Straße sind großflächig mit Löbejüner Quarzporphyr verblendet und weisen so einen unmittelbaren regionalen Bezug zu den naheliegenden Steinbrüchen des nördlich sichtbaren Petersberges auf. Nicht sichtbar, aber für den Bauingenieur bedeutsam, ist die verbundlose Quervorspannung der Fahrbahnplatte, die eine neue Bauweise in Deutschland darstellt. Indem sie die Möglichkeit der Auswechsellung bietet, ist sie besonders unterhaltungsfreundlich.

## ● Anschlussstelle Halle-Peißen (B 100)

Eine herausragende Einzelbaumaßnahme im Abschnitt Süd war der Um- und Ausbau der AS Halle-Peißen. Diese Anschlussstelle stellt den Übergangsbereich zwischen der vorhandenen, vom Schkeuditzer Kreuz bzw. von Leipzig kommenden A 14 und dem Neubauabschnitt dieser Autobahn zwischen Halle und Magdeburg dar. Der Knotenpunkt mit der B 100 wurde als „Kleeblatt“ unter Verkehr ausgebaut, wobei die vorhandenen örtlichen baulichen Gegebenheiten berücksichtigt wurden.

Die neue Anschlussstelle ist eine leistungsstarke Verbindung zwischen der alten und der neuen A 14. Gleichzeitig wurde damit ein verkehrsgerechter Knotenpunkt geschaffen, der in seiner Ausbildung insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit den qualitativen Anforderungen entspricht, die an eine moderne Autobahn gestellt werden.

In der Zuständigkeit des Autobahnamtes Halle lagen:

- der Neubau von 2,8 km Autobahn einschließlich der AS Halle-Peißen,
- der in diesem Zusammenhang erforderliche Neu- bzw. Ausbau von 4,4 km im nachgeordneten Straßennetz (B 100, L 167, Gewerbegebietstraße),
- der Neubau von 7 Brückenbauwerken, darunter über 3 Eisenbahnlinien, über die B 100 und die L 167 sowie über den Reidebach im Zuge der Erschließungsstraße zum Gewerbegebiet Süd.

Außerdem wurde im Rahmen der Fußwegführung zwischen Peißen und Zöberitz ein Unterführungsbauwerk (B 100) sowie ein 810 m langer Geh- und Radweg mit zwei kleinen Brücken neu gebaut.

Um Baufreiheit für diesen Knoten zu schaffen, mussten:

- die vorhandene Bebauung abgebrochen,
- eine Fernwasserleitung DN 1000, ein Fernmeldeweitznetzkabel der Telecom und Elektroenergieleitungen umverlegt und 2 Trafostationen gebaut werden.

Die Kosten für diese Maßnahmen belaufen sich auf 4,5 Mio. DM.

Am 23. November 1999 wurde die weitgehend fertiggestellte AS Halle-Peißen zusammen mit dem Neubauabschnitt Halle-Löbejün für den Verkehr freigegeben. Restarbeiten in einem 800 m langen Abschnitt wurden noch bis August 2000 durchgeführt.

### Daten & Fakten

Länge:	A 14: 2,8 km B 100: 1,4 km
Aufgabe:	vierstreifiger Neubau im Regelquerschnitt RQ 29
Anschlussstelle:	Halle-Peißen (B 100) RQ 26 Knotenpunkt mit B 100 – Kleeblatt
Brücken:	1 Überführungsbauwerk 6 Autobahnbrücken
Besonderheiten:	3 Lärmschutzwände (einseitig) 1308 m Unterführungsbauwerk B 100/Fußwegführung Peißen–Zöberitz
Flächenbedarf:	ca. 16,8 ha Trasse und Anlagen ca. 61,9 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Bauzeit:	1997–2000
Gesamtinvestition:	ca. 128 Mio. DM einschl. Grunderwerb

*Großzügig ausgebaut wie ein Autobahnkreuz: die AS Halle-Peißen (B 100).*

Foto: ABA Halle





# Streckenbezogenes Gestaltungskonzept für die Brückenbauwerke

Mit der Realisierung der VDE – Straße bot sich jedoch auch die einmalige Chance, im Zuge dieser Neu- und Ausbaumaßnahmen die gestalterische Integration technischer Bauwerke in die jeweiligen Landschafts- und Siedlungsstrukturen stärker in den Vordergrund zu stellen, als dies in der Vergangenheit der Fall war. In Abstimmung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, den neuen Bundesländern und der DEGES wurden deshalb streckenbezogene Gestaltungskonzepte entwickelt – so auch für die A 14. An diesem Neubauprojekt lassen sich die auf Landschaft und Siedlungsräume bezogenen ästhetischen Aspekte bei der Bauwerksgestaltung in beispielhafter Weise darstellen.

Um ein schlüssiges und harmonisches Gestaltungskonzept für den gesamten Streckenabschnitt der A 14 zu erhalten,

wurde bereits sehr frühzeitig bei der Gestaltung von Brücken und der landschaftlichen Einpassung der Trasse ein Architekt eingeschaltet. Unter der Regie der DEGES wurde das Gestaltungskonzept mit dem BMVBW und den Straßenbauverwaltungen des Landes Sachsen-Anhalt beraten, optimiert und festgelegt.

### Die wesentlichen Ziele

1. Die neue Autobahn soll in überschaubare und inhaltlich nachvollziehbare Abschnitte gegliedert werden.
2. Die Abschnitte sollen eine inhaltliche Beziehung zur angrenzenden Landschafts- und Siedlungstypologie herstellen, um den regionalen Charakter aufzunehmen und gleichzeitig auf die landschaftlichen und städtebaulichen Höhepunkte hinzuweisen.
3. Das Gestaltungskonzept soll vor allem die ästhetische Akzeptanz sowohl der Autobahnbenutzer als auch der Anrainer erhöhen.

Siedlungsstruktur und Landschaft, Beginn und Ende der Strecke werden charakterisiert durch die jeweilige optische Verknüpfung mit den Großstädten Magdeburg und Halle. Sie sind sowohl als Silhouetten als auch im Nahbereich der Autobahn durch Vorortbebauung erlebbar.



*Gestaltung der Widerlager und Stützen im Nordabschnitt: beige Klinker.*



Von den tangierten Siedlungen ragt lediglich Bernburg an der Saale heraus. Die gesamte Region zwischen Magdeburg und Halle ist stark landwirtschaftlich geprägt (Magdeburger Börde) durch sanfte, hügelige Ackerflächen der höchsten landwirtschaftlichen Wertkategorie, was zu einer immer stärkeren „Ausräumung“ der Landschaft geführt hat. Wald, Baumgruppen, Hecken und markante Einzelbäume sind heute kaum mehr vorhanden, größere Erhebungen oder sonstige auffällige Landschaftspunkte gibt es – mit Ausnahme des Petersberges – nicht.

Eine Zäsur ergibt sich etwa auf halber Strecke durch die Saalequerung, die auch aus topographischer Sicht gegenüber den anderen kleineren Talquerungen dominiert. Diese Gliederung wird zusätzlich unterstrichen durch die unterschiedlichen Gesteinsvorkommen:

- nordwestlich der Saale findet man überwiegend einen sandbeigen Kalkstein bzw. Muschelkalk,
- südöstlich der Saale herrscht ein hellroter Porphyrt vor mit vereinzelt Vorkommen von rotem Sandstein.

Aus diesen landschaftlichen, siedlungsrelevanten und historisch-architektonischen Vorgaben leitete sich die Logik einer gestalterischen Gliederung in zwei Milieuabschnitte ab. So reicht der Gestaltungsabschnitt Nord von Dahlenwarsleben bis zur Saalequerung, der Gestaltungsabschnitt Süd von der Saalequerung bis zum AD Halle-Nord. Den jeweils vorherrschenden Gesteinsarten angepasst wurden als Baumaterialien für die Brückenbauwerke im Nordabschnitt beige Klinker mit rötlich abgesetzten Läufern, im Südabschnitt roter Porphyrt verwendet.

## Unterschiedliche Sichtweisen

1. Autobahnutzer  
Die Strecke der A 14 wird mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 100 bis 120 km/h in 50 bis 60 Minuten durchfahren. Auf dieser Strecke gibt es ca. 90 Brückenbauwerke, davon sind etwa 50 Überführungsbauwerke, die vom Autobahnbenutzer bewusst wahrgenommen werden.
2. Querverkehr und Anwohner  
Bezogen auf die Hauptverkehrsstraßen und ortsnahen Nebenstraßen werden die Bauwerke für die Verkehrsteilnehmer optisch wahrnehmbar. Das gilt gleichermaßen für Durchreisende wie für die Anwohner. Da die Verkehrsteilnehmer die Bauwerke aus der Nähe erleben, ist eine hohe Detailgenauigkeit bei der Gestaltung gefragt.

*Gestaltung der Widerlager und Stützen im Südabschnitt: roter Porphyrt.*

## Sonderfall Saalequerung

Eine besondere Bedeutung kommt der Saalequerung mit der Saalebrücke Beesdau zu. Sie markiert die Trennlinie zwischen den Gestaltungsabschnitten Nord und Süd. Der besondere Merkzeichencharakter dieser Brücke wird dadurch hervorgehoben, dass sie auf der gesamten Strecke das einzige Bauwerk mit Konstruktionselementen über der Fahrbahn ist. Sie ist somit weithin in der Landschaft sichtbar und wird auch bewusst vom Autofahrer wahrgenommen.

# Hoher Stellenwert für die Ökologie

Unsere natürliche Umgebung mit ihrer Vielfalt an Pflanzen- und Tierarten ist ein kostbares und damit schützenswertes Gut, und das Bedürfnis und die Notwendigkeit nach Mobilität dürfen sich nicht über die ökologischen Belange hinwegsetzen. Diesem Grundsatz entsprechend nehmen die Aspekte eines möglichst schonenden Umgangs mit Natur und Umwelt in den Planungs-, Bau- und Betriebsphasen heutzutage einen ausgesprochen hohen Stellenwert ein.

- Bei Überschreiten der vorgegebenen Immissionsgrenzwerte wurden im siedlungsnahen Trassenverlauf aktive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt. (Siehe auch die Ausführungen zu den einzelnen Streckenabschnitten.)
- Durch Bündelung des Verkehrs auf der neuen Autobahn, verminderte Staubbildung und zügigen Verkehrsfluss wird der Kraftstoffverbrauch und damit der Schadstoffausstoß insgesamt reduziert.
- Infolge der Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und insbesondere der Ortsdurchfahrten vermindern sich Lärm- und Schadstoffbelastungen für Anwohner.
- Die Anlage von Wilddurchlässen und Wildschutzzäunen über weite Strecken

schützt Autofahrer und Tiere gleichermaßen.

Auf ihrem rund 100 km langen Weg von Magdeburg bis Halle durchquert die A 14 die Magdeburger Bördelandschaft, in der die fruchtbaren Lössböden überwiegend als Ackerflächen genutzt werden. In dieser Agrarlandschaft sind die für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild insgesamt hochwertigen Landschaftsteile von besonderer Bedeutung. In der durch die Landwirtschaft „ausgeräumten“ Landschaft gewinnen selbst kleine vorhandene Biotoppe einen relativ hohen Stellenwert. Zur Kompensation der durch das Neubauvorhaben verursachten Beeinträchtigungen wurde deshalb ein sehr differenzierter und umfassender Maßnahmenkatalog entwickelt.

## Landschaftspflegerischer Begleitplan

Dem Verursacherprinzip folgend, muss für Eingriffe in die Natur und Landschaft, die durch Bau, Anlage und Betrieb einer Autobahn entstehen und nicht vermieden bzw. vermindert werden können, Ausgleich bzw. Ersatz geschaffen werden. Art und Lage solcher Maßnahmen richten sich



*Ersatzmaßnahme bei Gröna: extensiv genutztes Grünland, z. T. mit Schafbeweidung.*

grundsätzlich nach den Naturschutzgesetzen und werden in enger Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden für die einzelnen Abschnitte im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) festgelegt. Der LBP wiederum ist Bestandteil der jeweiligen Planfeststellungsdokumentation.

Die Kompensation von Beeinträchtigungen erfolgt durch Ausgleichsmaßnahmen – also möglichst gleichartiger Wiederherstellung im engeren räumlichen Zusammenhang zum Eingriff (z. B. Neuanlage von Hecken als Ausgleich für den Verlust geschlossener Gehölzbestände). Dort, wo Ausgleichsmaßnahmen nicht möglich sind, werden Ersatzmaßnahmen durchgeführt zur möglichst ähnlichen und gleichwertigen Wiederherstellung im erweiterten räumlichen Zusammenhang zum Eingriff (z. B. Renaturierung von Gewässern für die durch Versiegelung hervorgerufenen Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes).

Für die in Verantwortung der DEGES realisierten Neubauabschnitte der A 14 wurden zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf einer Fläche von insgesamt ca. 1.142 ha im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegt. Ein Großteil der geplanten Maßnahmen wurde bereits realisiert. So wurden u. a.:

- Hecken und Feldgehölze angelegt,
- Einzelgehölze (Hochstämme) gepflanzt,
- Auwald aufgeforstet,
- Streuobstwiesen angelegt,



*Der renaturierte Röthegraben nach Fertigstellung der Maßnahme.*



*Neu angelegte Streuobstwiese.*

- Sukzessionsflächen/Krautsäume überwiegend an Bächen und Gräben angelegt,
- intensiv genutzte Ackerflächen in extensiv genutztes Grünland umgewandelt und Grünlandnutzung extensiviert,
- Pappelforst in Laub-Mischwald umgewandelt,
- neue Lebensräume (z. B. für den Bienenfresser) geschaffen,
- verrohrte Gräben (z. B. Röthegraben) entrohrt und renaturiert
- Feuchtgebiete wiedervernässt
- nicht mehr benötigte Straßenflächen rückgebaut bzw. entsiegelt und rekultiviert.

## Unternehmensflurbereinigungen an 62 km Strecke

Die Trasse der A 14 durchschneidet auf ihrer Gesamtlänge von ca. 100 km – soweit sie nicht im städtischen Nahbereich liegt – im wesentlichen landwirtschaftlich hochwertige Nutzflächen. Dort unterbricht sie Straßen- und Wegeverbindungen und hinterlässt unwirtschaftlich geformte Grundstücksteile. Auch bedeutet eine solche Durchschneidung zunächst eine erhebliche Beeinträchtigung ökologisch wichtiger Landschaftsbestandteile wie Hecken, Feuchtgebiete und sonstige Biotope in dieser ohnehin durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung „ausgeräumten“ Landschaft.

Alle am Autobahnbau Beteiligten stimmten darin überein, dass in diesem Bereich die Sicherung der benötigten Grundstücke einerseits und die Behebung der damit verbundenen Nachteile für die allgemeine

Landeskultur und die Landwirtschaft andererseits am besten durch Unternehmensflurbereinigungen gemäß § 87 Flurbereinigungs-gesetz (FlurbG) erreicht werden kann. Dies gilt insbesondere dort, wo nicht wegen einer bestehenden Ortsnähe (wie z. B. im Bereich Magdeburg oder Halle) eine Flurneuordnung durch das Problem einer wertgleichen Abfindung dadurch behindert wird, dass konkurrierend zur landwirtschaftlichen Nutzung auch eine gewerbliche oder bauliche Nutzung angestrebt wird.

Diese grundsätzliche Entscheidung für Unternehmensflurbereinigungen brachte zwei entscheidende Vorteile mit sich:

1. Die DEGES wurde in allen Flurbereinigungsgebieten in die erforderlichen Flächen für den Autobahnbau ein-gewiesen, ohne dass mit jedem einzelnen der über 3.000 Grundstückseigentümer über die insgesamt 5.000 Flurstücke verhandelt werden musste.
2. Dadurch konnte unmittelbar nach Vorliegen der Planfeststellungsbeschlüsse zügig mit dem Bearbeiten begonnen werden.

Für den Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Schönebeck und Halle-Tornau werden insgesamt 13 jeweils von der DEGES angeregte Unternehmensflurbereinigungen durchgeführt, davon je fünf Verfahren in den Bereichen der Ämter für Landwirtschaft und Flurneuordnung (ALF) Magdeburg und Bernburg sowie drei Verfahren im Bereich des ALF Halle. Diese Verfahren erfassen ca. 62 km der rund 100 km langen Autobahntrasse und beinhalten eine Fläche von ca. 14.000 ha. In diesen Verfahren wurden die insgesamt benötigten 1.379 ha (644 ha für die Trasse und 735 ha für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) bereitgestellt.

Der Vorzug einer Unternehmensflurbereinigung liegt insbesondere darin, dass damit der große Flächenbedarf auf einen größeren Kreis von Eigentümern und Bewirtschaftern verteilt wird, wodurch



*Wirtschaftsweg vor der Flurbereinigung.*

sich der Landverlust für den einzelnen Betroffenen auf ein erträgliches Maß reduziert. Dies erklärt auch, warum von Seiten der betroffenen Grundstückseigentümer und Pächter nur in sehr geringem Umfang Widersprüche erhoben wurden.

Neben der Flächenbereitstellung für die Autobahn ist es ein Hauptziel der Unternehmensflurbereinigung, geeignete Maßnahmen zu verwirklichen, um die durch den Bau der A 14 entstehenden Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu beseitigen. Hierzu gehören u. a. die Neugestaltung und der Ausbau des auf die Baumaßnahme abgestimmten Wirtschaftswegenetzes, die Optimierung des Wasserhaushaltes in diesem Gebiet, allgemeine landschaftspflegerische und landschaftsgestaltende Maßnahmen sowie Einrichtungen für Freizeit und Erholung.

An den entstandenen Kosten beteiligt sich DEGES mit insgesamt 37,7 Millionen DM, die in vollem Umfang im ländlichen Raum und somit den dort beheimateten Bürgern zugute kommen.

Dank enger und effektiver Zusammenarbeit zwischen dem Landwirtschaftsministerium, den Regierungspräsidien, den Ämtern für Landwirtschaft und Flurneuordnung, der Landgesellschaft Sachsen-Anhalt und der DEGES konnten Konflikte bereits im Ansatz erkannt und gemeinsam gelöst werden.

Mit Abschluss der bereits begonnenen Umsetzung der Wege- und Gewässerpläne und der darin geplanten Baumaßnahmen durch die Teilnehmergeinschaften werden die Nachteile, die sich durch den Neubau der Autobahn ergeben haben, in kurzer Zeit vergessen sein.

Da die ersten Planungen und Verfahrensschritte noch in der Zeit des Aufbaus der Ämter für Landwirtschaft und Flurneuordnung (ALF) erfolgten, betraten deren Mitarbeiter immer wieder völliges Neuland. Gerade vor diesem Hintergrund bedeutete die Durchführung der Verfahren eine große Herausforderung und erforderte außergewöhnliches Engagement.

Der Erfolg gehört deshalb all denen, die tatkräftig und in enger, vertrauensvoller Zusammenarbeit mitgewirkt haben. Allen voran sind hier zu nennen die Teilnehmergeinschaften (das sind die betroffenen Grundstückseigentümer und Pächter) mit ihrer Vorstandschaft und ihren Vorsitzenden, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Agrarstrukturverwaltung des Landes Sachsen-Anhalt sowie Geschäftsführung und Mitarbeiter der Landgesellschaft Sachsen-Anhalt mbH.

Angesichts dieser erfolgreichen Zusammenarbeit und der positiven Auswirkungen für den ländlichen Raum hat die DEGES im Land Sachsen-Anhalt weitere acht Verfahren im Bereich der A 2 und der A 38 angeregt, die zwischenzeitlich auch von den zuständigen Regierungspräsidien angeordnet sind.



*In die Landschaft eingefügter neuer Wirtschaftsweg.*

# Eine mobile Gesellschaft braucht leistungsfähige Verkehrswege

**M**obilität ist ein individuelles Bedürfnis und eine gesellschaftliche Notwendigkeit zugleich. Mobilität aber nicht um jeden Preis. Vielmehr gilt es, sorgsam mit der Natur umzugehen und den nachfolgenden Generationen eine möglichst intakte Umwelt zu bewahren. Nicht technisch mögliche Höchstgeschwindigkeiten stehen im Vordergrund, sondern ein den ökologischen, ökonomischen und verkehrlichen Bedingungen angemessener, zügiger und möglichst störungsfreier Verkehrsfluss.

In dem Gesamtkontext der Mobilitätsentwicklung in Deutschland nehmen die Kraftfahrzeuge und mithin die Straßen als Verkehrswege eine herausragende Stellung ein:

- Weit über 50 % aller Wege pro Einwohner und Jahr werden in Deutschland mit dem Auto zurückgelegt. Dabei übernehmen Autobahnen rund 30 % der gesamten Kfz-Fahrleistungen.
- Der Kraftfahrzeugbestand hat in den zurückliegenden 50 Jahren kontinuierlich, seit 1990 sprunghaft zugenommen und nähert sich der 50-Millionen-Marke.

*Anschlussstelle  
Löbejün.*

Diese Entwicklung ist keineswegs unproblematisch – doch sie ist eine Realität. Es ist deshalb die Aufgabe einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik, diese Verkehrsströme zu bündeln und in sichere Bahnen zu lenken. Gleichzeitig ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur unverzichtbar für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes.

Diese Notwendigkeit haben die politisch Verantwortlichen nach Vollendung der Deutschen Einheit sehr früh erkannt. Mit dem Beschluss über die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, deren Realisierung im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) '92 als „Vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen wurde, sind damals die entscheidenden Voraussetzungen geschaffen worden für eine zukunftsweisende Verkehrsplanung in Deutschland und damit auch für Europa (siehe auch Seite 10 f). Nach dem BVWP '92 wird angestrebt, die Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern zügig an den Ausbaustandard der alten Bundesländer heranzuführen. Diesem Ziel wird durch eine vorübergehend über-

durchschnittliche Mittelzuweisung für die neuen Bundesländer Rechnung getragen. In der mittelfristigen Finanzplanung sind für den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen in den nächsten beiden Jahren 10,8 bzw. 10,6 Mrd. DM vorgesehen – davon jeweils 2,2 Mrd. DM für die VDE-Straße. Bis 2005 sollen diese Projekte weitestgehend fertiggestellt sein. Das Autobahnnetz in Deutschland wird dann insgesamt rund 13.000 km lang sein.



- Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen  
  
Ministerium für Wohnungswesen,  
Städtebau und Verkehr  
des Landes Sachsen-Anhalt  
  
DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
- Konzept/Redaktion: Hubert von Brunn
- Textbeiträge: DEGES  
  
Autobahnamt Halle  
  
Hubert von Brunn
- Illustrationen: alle Fotos und Übersichtspläne ohne eigenen Fotonachweis  
DEGES
- Layout/Lithos/  
Fotosatz: Type-Design Fotosatz- und Layoutservice GmbH,  
Gubener Straße 47, 10243 Berlin
- Druck: Druckerei Stein, Hegelallee 53, 14467 Potsdam
- Drucklegung: November 2000

Diese Druckschrift ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung der Druckschrift oder von Teilen daraus ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Regelungen zulässig. Sie ist grundsätzlich genehmigungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen der Gesetze.

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Verkehr kostenlos herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlhelfern während des Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Europa-, Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich sind besonders die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, als Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Bundesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.



