

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 12

A 9

Berlin – Nürnberg

Streckenabschnitt zwischen
Autobahnkreuz Hermsdorf und
Landesgrenze Thüringen/Bayern



Ausbauabschnitt kurz vor Fertigstellung

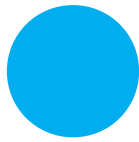


Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen



Freistaat
Thüringen

DEGES



Ausbau der A 9 zur leistungsfähigen Nord-Süd-Achse geht zügig voran

Die Bundesautobahn A 9 ist die wichtigste Nord-Süd-Achse im Osten Deutschlands, die Berlin mit den Ballungszentren Halle/Leipzig, Nürnberg/Erlangen und München verbindet. Aufgrund dieser herausragenden Bedeutung wurde der verkehrsgerechte Ausbau der Fernstraße auf einer Länge von rund 371 km – vom Autobahndeieck (AD) Potsdam bis zum Autobahnkreuz (AK) Nürnberg – 1991 als Projekt Nr. 12 in den Katalog der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) aufgenommen.

Während der Verkehr vierstreifig auf der 1. neuen Richtungsfahrbahn rollt, wird die alte Autobahn zur neuen 2. Richtungsfahrbahn umgebaut.



Die Realisierung von insgesamt rd. 150 km in Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Thüringen wurden der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH übertragen.

Die Streckenabschnitte der A 9 in Brandenburg (43,1 km) und Sachsen-Anhalt (49,5 km), deren Ausbau in der Zuständigkeit der DEGES lag, sind seit November 1999 bzw. November 2003 durchgängig sechsstreifig befahrbar.



Das VDE Nr. 12 beinhaltet die Grunderneuerung und die sechsstreifige Erweiterung der A 9 mit dem Ziel, die Nord-Süd-Magistrale an den aktuellen Bedarf und an die künftige Verkehrsentwicklung anzupassen. Bauliche Mängel der Autobahn aus den 30er Jahren werden behoben, bestehende Umweltbeeinträchtigungen verringert (Lärmschutz, Entwässerung) und das Unfallrisiko gemindert (Standstreifen, Gradientenausgleich, verkehrsgerechte Ausbildung der Anschlußstellen). Schließlich führt die Maßnahme zu einer spürbaren Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und der Ortsdurchfahrten.

„Wellenbewegungen“ und extreme Gefällstrecken werden im Zuge der Ausbaumaßnahme ausgeglichen.



Überwiegend volle einseitige Verbreiterung

Der Ausbau der A 9 zu einer leistungsfähigen Fernstraße orientiert sich überwiegend an der vorhandenen Trasse, die mit einem Querschnitt von nur

24 m Kronenbreite (vierstreifig ohne Standstreifen) ausgelegt war. Nach der Erweiterung beträgt der Regelquerschnitt 35,5 m (sechs Fahrstreifen plus Standstreifen).

Der Ausbau geschieht unter Abwägung aller planungsrelevanten Einflüsse – teils auf der West-, teils auf der Ostseite – überwiegend nach der Methode der vollen einseitigen Verbreiterung.

Bei dieser Methode wird zunächst neben der bestehenden Autobahn eine neue Richtungsfahrbahn gebaut. Nach Fertigstellung wird der Verkehr komplett über diese neue Fahrbahn geführt. Die alte Fahrbahn wird jetzt erneuert bzw. am äußeren Rand um 6,75 m zurückgebaut. Die Böschung bleibt weitestgehend erhalten, der Rückbaustreifen steht für Bepflanzungen und ggf. für Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung.

Weitere Vorteile dieser Methode:

- Nur zwei Bauphasen, weil keine provisorische Fahrbahn erforderlich ist. Dies spart Zeit und Kosten.
- Während der gesamten Bauzeit kann der Verkehrsfluß vierstreifig aufrechterhalten werden.
- Der Neubau der Überführungsbauwerke erfolgt meist ohne Vollsperrung.
- Das Abbruchmaterial der alten Autobahnbefestigung wird aufbereitet und als Zuschlagstoff für den Neubau wiederverwendet. Eine separate Deponierung entfällt.



Der Ausbau bringt mehr Sicherheit

Obwohl die Streckenabschnitte der A 9 südlich des Hermsdorfer Kreuzes seit dem Ausbau der A 72 Hof-Chemnitz eine gewisse Entlastung erfahren haben, lag die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung im Jahr 2000 bereits zwischen 36.000 und 42.000 Kfz/24 h. Angesichts der für 2015 prognostizierten Verkehrsmengen von 53.000 bis 75.000 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von 18 % (tags) und



38 % (nachts) ist der Ausbau der A 9 zu einer durchgehend leistungsfähigen und sicheren Fernstraße unumgänglich.

Bedingt durch die Topografie der Mittelgebirgslandschaft weist die A 9 eine Vielzahl von Steigungen bzw. Gefällstrecken auf. Beim Bau der Autobahn in den 30er Jahren hat man zur Überwindung der Höhenunterschiede Längsneigungen von über 5 % akzeptiert. So etwa südlich der AS Triptis eine ca. 2 km lange Steigung von der Orla-Senke bis zum Hochpunkt des Wolchenberges. Das Fehlen von Standstreifen führt hier vermehrt zu Behinderungen, Staus und Unfällen – nicht zuletzt durch das hohe Lkw-Aufkommen. Im Zuge der Ausbaumaßnahmen werden diese extremen Steigungen ausgeglichen. Die maximale Längsneigung beträgt dann 4,5 %.

● Gestaltungskonzept

Der Gestaltung der Brückenbauwerke widmeten die Ingenieure und Architekten in den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts, als die historische A 9 angelegt wurde, größte Aufmerksamkeit. Dem Zeitgeschmack der damaligen Zeit entsprechend wählten sie die Formensprache und die Materialien an den sichtbaren Bauwerksteilen: überwiegend Stahl und Naturstein.

Eine ästhetisch ansprechende Architektur liegt den Ingenieuren unserer Tage nicht weniger am Herzen. So sieht das Gestaltungskonzept für den Streckenabschnitt der A 9 zwischen Hermsdorfer Kreuz und der Lanzasgrenze TH/BY vor, historische Bauwerke wenn möglich ganz oder teilweise zu erhalten bzw. so zu sanieren, daß das neue Erscheinungsbild dem alten weitgehend entspricht. Dies ist vor allem bei Autobahnbrücken und Durchlässen möglich.

Die Überführungsbauwerke hingegen müssen alle abgebrochen und neu gebaut werden, da aufgrund der Verbreiterung der Autobahn eine entsprechend größere lichte Weite erforderlich ist. Die wesentlichen Überlegungen und Entwurfsgedanken aus der Frühzeit der Reichsautobahn wurden jedoch in das Gestaltungskonzept der Neubauten übernommen.

Dazu gehören u. a.:

- transparente Ausbildung der Überführungsbauwerke,
- materialgerechte Gestaltung,
- Sichtbarmachen der konstruktiven Merkmale,
- sachliche konstruktionsnahe Formen,
- Gliederung der Widerlageransichtsflächen,
- Verwendung von örtlichem Naturstein.



Allerdings erfordern neue Problemstellungen wie der Lärmschutz auf Brücken oder der Schneefang in Überführungsgeländern neue Ansätze und Materialien. Im Sinne der o. g. Kriterien sind dies punktgehaltene Verglasungen bzw. Lochblech-Geländerfüllungen.

▲ Beispiel für ein neues Überbauwerk.



◀ Originalgetreu wurde das Natursteinportal für einen Autobahndurchlaß nach dem historischen Vorbild (oben) gestaltet.

● Sonderprojekt Hermsdorfer Kreuz

Nach Übergabe der Vorplanungsunterlagen für den Ausbau des Hermsdorfer Kreuzes (2,9 km) an die DEGES im Jahr 2000 wurde mit der Entwurfsplanung für diesen vielbefahrenen Verknüpfungspunkt der A 9 mit der A 4 (Eisenach – Görlitz) begonnen. Diese aufwendige Baumaßnahme wird einem besonderen Planfeststellungsverfahren unterzogen.

1. Abschnitt (17 km):

AS Hermsdorf-Süd bis AS Triptis mit Neubau der Bundesstraßen B 281/B 2

Die Verkehrseinheit (VKE) 5411 weist einige planerische und bautechnische Besonderheiten auf, die die Umsetzung der Maßnahme komplizieren.

● Wechsel der Verarbeitungsseite

Um den Anschluß an das Hermsdorfer Kreuz möglichst reibungslos und störungsfrei für den fließenden Verkehr zu realisieren, wurde über 1,3 km am nördlichen Ende des Abschnitts eine Übergangsstrecke von einer beidseitigen Verbreiterung auf eine einseitige Verbreiterung gebracht. Anschließend erfolgt auf 13,7 km eine volle einseitige Verbreiterung auf der Westseite und schließlich auf 2,0 km auf der Ostseite. Mit diesen Wechseln der Verarbeitungsseite können die Ausbaumaßnahmen in siedlungsnahen Bereichen auf der jeweiligen Ortschaft abgewandten Seite durchgeführt werden.

Störungsfreier
Verkehrsfluß auf
den fertiggestellten
Streckenabschnitten.



● Genehmigungsverfahren

- Für den Abschnitt von der AS Hermsdorf-Süd bis nördl. Triptis wurde bereits im Januar 1999 der Planfeststellungsbeschuß erteilt. Er enthält die Auflage für zusätzliche Untersuchungen im Raum Neuensorga mit dem Ziel, zwei benachbarte Unterführungsbauwerke durch ein Überführungsbauwerk zu ersetzen. Nach Abstimmung mit den zuständigen Stellen des Freistaates Thüringen wurde dies durch eine Neuordnung des nachgeordneten Straßennetzes möglich. Seit März 2004 liegt ein entsprechender Planänderungsbeschuß vor.
- Aufgrund von wirtschaftlichen Vorteilen (Massenausgleich) und wegen des verkehrlichen Zusammenhangs mit der neuen AS Triptis wurde der Ausbau der A 9 von Tautendorf bis Triptis, die

Ortsumgehungsstraßen im Zuge der B 281 von Miesitz und Triptis sowie die Ortsumgebung im Zuge der B 2 von Mittelpöllnitz in einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren für eine zeitgleiche Realisierung vorbereitet.

- Wegen der schwierigen Planungsarbeit im Zusammenhang mit dem Neubau der B 281 zur Verlegung der AS Triptis wurde ein 2,7 km langes Teilstück am südlichen Ende der VKE 5411 von Triptis-Oberpöllnitz bis südlich der vorhandenen

Daten & Fakten zur VKE 5411

Länge:	17 km
Anlagen:	– AS Hermsdorf-Süd – AS Triptis (neu) – PWC-Anlage Rodaborn
Brücken:	– 6 Überführungsbauwerke – 13 Autobahnbrücken, darunter die Talbrücke Tautendorf (250 m)
Lärmschutz:	ca. 4.000 m Lärmschutzwände ca. 3.600 m Lärmschutzwälle (teilweise als Wall-/Wand-Kombination)
Bodenbewegung:	ca. 1,77 Mio. m ³
Flächenbedarf:	ca. 34 ha Strecke und Anlagen ca. 80 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Neubau der B 281/B 2

Länge:	10,5 km
Anlagen:	– AS Miesitz – AS Oberpöllnitz
Brücken:	– 8 Überführungsbauwerke – 2 Brücken im Zuge der B 281 bzw. B 2
Lärmschutz:	ca. 100 m Lärmschutzwand ca. 4.500 m Lärmschutzwälle (teilweise als Wall-/Wand-Kombination)
Bodenbewegung:	ca. 1,2 Mio. m ³
Flächenbedarf:	ca. 25 ha Strecke und Anlagen

AS Triptis einem gesonderten Planfeststellungsverfahren (PFV) unterzogen. Der Neubau der Bundesstraßen B 281 und B 2 (Ortsumgehungen Miesitz, Triptis und Mittelpöllnitz) war Bestandteil dieses Verfahrens.

- Seit Mai 2004 liegt für den gesamten Ausbaubereich der A 9 ab der Talbrücke Tautendorf bis Triptis (inkl. AS Triptis) sowie für die Ortsumgehungen das Baurecht vor. Der offizielle Baubeginn erfolgt am 02. November 2004, die Fertigstellung ist für 2007 geplant.

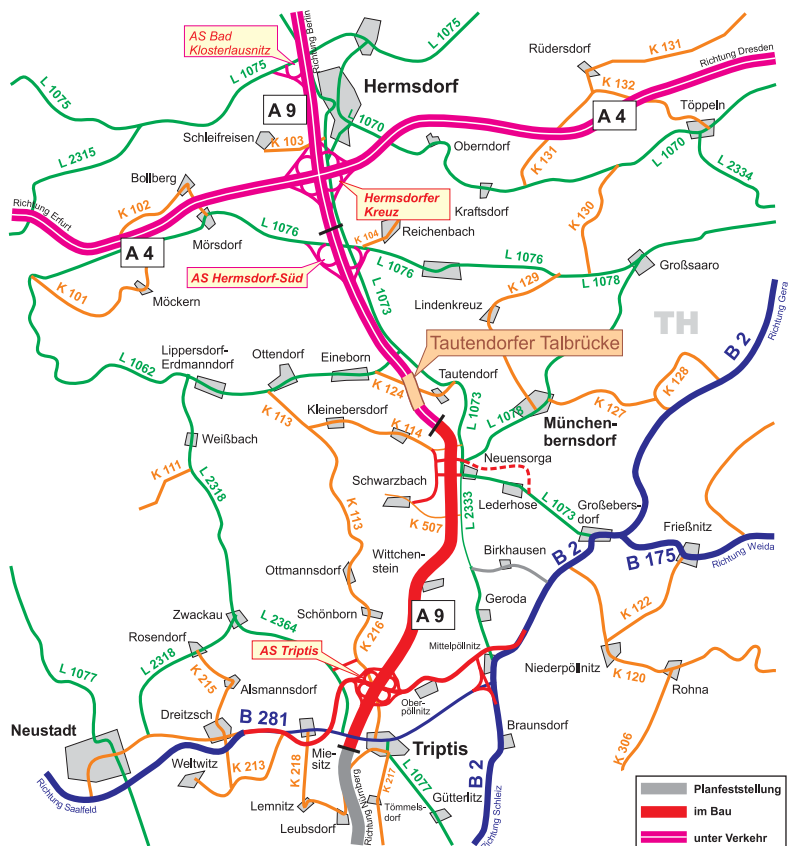
Um nach Abschluß der jeweiligen PFV den Streckenbau zügig voranbringen zu können bzw. um während der Bauphase funktionstüchtige Querschnittsmöglichkeiten der Autobahn vorzuhalten, wurde für einige Brückenbauwerke durch Plangenehmigung vorzeitiges Baurecht erlangt. Vorgezogene Maßnahmen waren:

- das Überführungsbauwerk für die Landesstraße L 1076 im Bereich der AS Hermsdorf-Süd
- das Überführungsbauwerk der Verbindungsstraße Oberpöllnitz-Schönborn sowie
- die Talbrücke Tautendorf.

Mit der Fertigstellung dieser Talbrücke im Mai 2002 konnte das gesamte Teilstück zwischen der AS Hermsdorf-Süd und Tautendorf (7 km) Ende 2002 sechsstreifig in Betrieb genommen werden.

● AS Hermsdorf-Süd

Die Verknüpfung der A 9 mit dem nachgeordneten Straßennetz erfolgt hier über die Landesstraße L 1076. Die Lage der AS wurde grundsätzlich beibehalten und bildet nun ein unsymmetrisches halbes Kleeblatt. Um die Einfädelspuren nach den heute geltenden Sicherheitsvorschriften anlegen zu können, mußte die östliche Verbindungsrampe vom Nordost- in den Südostquadranten verlegt werden. Nach Inbetriebnahme der neuen Rampe wurde die vorhandene Ostrampe entsiegelt und die Aufbruchfläche rekultiviert.



● Unterführung der Eisenbahn

Die vorhandene Autobahnbrücke über die Eisenbahnlinie Leipzig/Leutzsch – Probstzella wird durch ein neues Einfeld-Bauwerk ersetzt, das den Verzicht auf die Zweigleisigkeit der Bahnstrecke berücksichtigt.

● Weitere Brückenbauwerke

Insgesamt 19 Brückenbauwerke aus den Jahren 1935–1937 werden im Zuge der Erweiterung der A 9 im vorliegenden Streckenabschnitt abgebrochen und neu errichtet. Dabei handelt es sich um Kreuzungen mit:

- der Bundesstraße B 281 alt,
- den Landesstraßen L 1076, L 1062 und L 1078
- der Kreisstraße K 124
- vier Verbindungsstraßen,
- acht Wirtschaftswegen,
- einer Bahnstrecke,
- einem Wanderweg.

Hinzu kommt der Neubau von zehn Brücken an den Bundesstraßen B 281 n und B 2 – darunter je einer Brücke über die Orla und den Pöllnitzbach – sowie einer Eisenbahnbrücke über die B 2.

▶ Eines der vorzeitig fertiggestellten Überführungsbauwerke.

Die Talbrücke Tautendorf kurz vor Beendigung der letzten Bauarbeiten.



Talbrücke Tautendorf (250 m)

Die herausragende Brückenbaumaßnahme im vorliegenden Abschnitt ist der Umbau der Talbrücke Tautendorf ca. 6 km südlich des Hermsdorfer Kreuzes. Die Brücke führt über die Kreisstraße K 124



Überbau und Pendelstützen: Details der historischen Brückenkonstruktion.



Eineborn-Tautendorf und über den Tautendorfer Bach. Aufgrund seiner in Deutschland einmaligen Konstruktionsweise mit genieteten Pendelrahmen-

stützen gilt die Brücke aus den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts als ein bedeutendes Baudenkmal. Deshalb wurden in Abstimmung und mit Unterstützung des BMVBW und des Thüringer Landesamtes für Straßenbau die Möglichkeiten für den Erhalt der vorhandenen Stahlkonstruktion untersucht. Diese Prüfung beinhaltete u. a.:

- endoskopische Untersuchung, Gitterschnittprüfungen, Ultraschall-Wanddickenmessung,
- Bestimmung der Materialeigenschaften,
- Lebensdaueruntersuchung auf Basis verschiedener Sicherheitsmodelle,
- Aufstellung der Ausführungsstatik und Einbeziehung des Prüfindgenieurs schon in der Entwurfsphase.

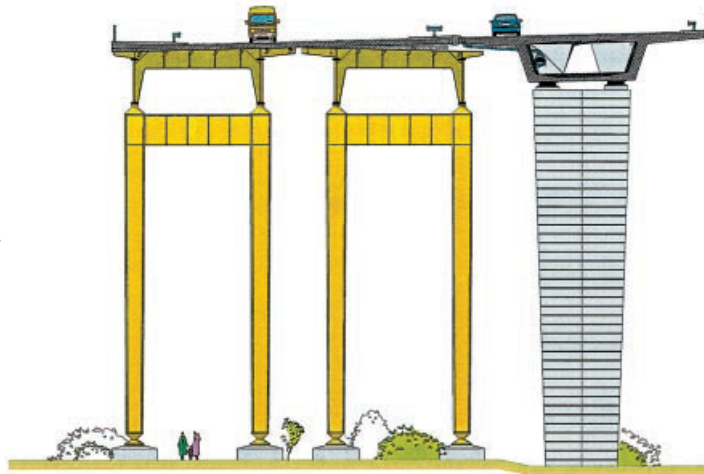
Nach Auswertung der Ergebnisse konnte die Machbarkeit in statischer und sicherheitstechnischer Hinsicht bestätigt werden. Schließlich hat sich bei der Gegenüberstellung der Kostenberechnungen zwischen dem Erhalt und einem vollständigen Neubau ein ausgeglichenes Verhältnis ergeben, so daß alles für den Erhalt der Bestandskonstruktion sprach.

Synthese aus Alt und Neu

Das alte Bauwerk wurde unter Weiterverwendung der Brückenhauptträger und Portalstützen ohne aufwendige Verstärkungsmaßnahmen saniert und trägt nun den Überbau für die Richtungsfahrbahn Berlin. Lediglich die Gurte des inneren östlichen Hauptträgers wurden mit Zusatzlamellen verstärkt. Die für diese Brücke charakteristische stählerne Trägerrostkonstruktion in genieteter Bauweise mit zwei Vollwandhauptträgern in Längsrichtung und rahmenartig aufgeständerten Querträgerriegeln mit 1,4 m langen Kragarmen in der Verlängerung blieb für den einen Überbau erhalten. Ebenso die fein-

gliedrigen, schlanken Stahlportalstützen (Pendelstützen), die sich nach unten verjüngen und die Lasten in deutlich sichtbare Fundamente abtragen.

Für die Richtungsfahrbahn Nürnberg wurde neben der vorhandenen eine komplett neue Brücke gebaut. Bei der Überbaukonstruktion handelt es sich um einen extern vorgespannten Ortbetondurchlaufträger mit einzelligem Hohlkastenquerschnitt, der auf massiven Pfeilern ruht. Die Stützweiten entsprechen denen des Bestandsbauwerkes. Ziel der Ingenieure und Architekten war es, eine Synthese zwischen den unterschiedlichen Bauweisen und eine harmonische Einbindung des Gesamtbauwerkes in das Tautendorfer Tal zu erreichen.



● AS Triptis (B 281)

Die vorhandene AS ist gekennzeichnet durch eine räumlich ungünstige Lage und mangelnde Verkehrsqualität. Deshalb wird dieser Verknüpfungspunkt um ca. 1,5 km nach Norden verschoben. Mit der

◀ Interessante Kombination von alten und neuen Pfeilern.



Lage der neuen AS Triptis (siehe nebenstehende Planskizze) zwischen Triptis-Nordsiedlung und dem Triptiser Stadtwald (Rastanlage Rodaborn) wird eine unmittelbare Anbindung der neuen Bundesstraße B 281 – eine wichtige regionale Verbindung zwischen Saalfeld und Gera – an die A 9 geschaffen. Mit der neuen Linienführung der B 281n erhält Triptis gleichzeitig die notwendige Ortsumgehung und damit Entlastung vom Durchgangsverkehr. Infolge der zu erwartenden Verkehrsentwicklung und der Steigungsverhältnisse zwischen Miesitz und der AS Triptis wird die B 281 n im gesamten Bereich dreistreifig ausgebaut. Die neue Anschlußstelle wird als Kleeblatt mit Verbindungsrampen in allen vier Quadranten errichtet.

● Neubau der Bundesstraßen B 281 und B 2

In unmittelbarem verkehrlichem und funktionalem Zusammenhang mit dem Ausbau der A 9 und der vorgesehenen Verlegung der AS Triptis steht der

Neubau von insgesamt rd. 10,5 km Bundesstraßen (B 281 und B 2).

Die neue B 281 wird als Kraftverkehrsstraße ausgewiesen und über niveaufreie Knotenpunkte mit der alten B 281 sowie der Gemeindestraße Oberpöllnitz–Triptiser Stadtwald verbunden. Die neue Trasse beginnt östlich von Dreitzsch, führt als Ortsumgehung südlich an Miesitz und nördlich an Triptis–Oberpöllnitz vorbei.

Die B 2 wird aus der Ortslage von Mittelpöllnitz nach Westen verlegt (Ortsumgehung). Mit dieser

Verlegung wird ein vorhandener Bahnübergang – und damit eine Ursache für Staubildung – beseitigt. Die Bahnlinie Leipzig/Leutzsch–Probstzella wird mit einer Brücke über die neue B 2 geführt.

Im Rahmen der Neubaumaßnahmen werden außerdem zwei Kreisverkehrsplätze errichtet.

Um auch weiterhin die Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Nutzflächen beiderseits der neuen Bundesstraßen zu ermöglichen, werden neue Zufahrten geschaffen bzw. landwirtschaftliche Wege gebaut oder katastermäßig für einen späteren Bau angelegt.

2. Abschnitt (19 km)

AS Triptis bis AS Schleiz

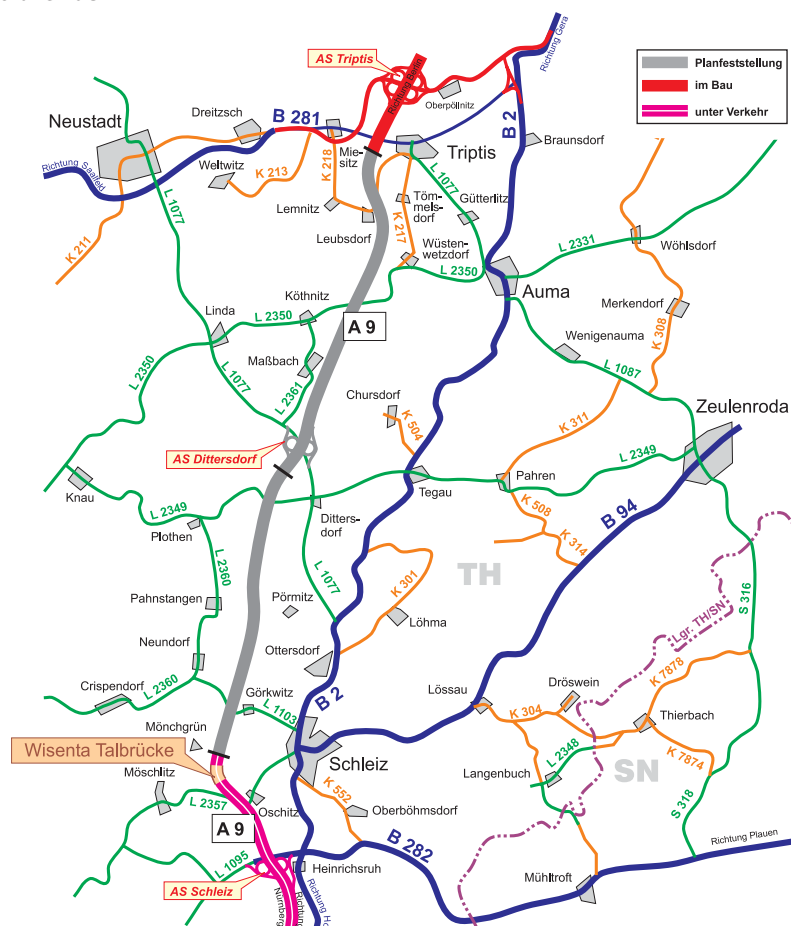
Der vorliegende Abschnitt ist 19 km lang und beinhaltet die Verkehrseinheiten (VKE) 5412 und 5413. Er beginnt südlich der AS Triptis und endet nördlich der AS Schleiz. Wenn die beiden Planänderungsverfahren für diesen Abschnitt abgeschlossen sind, besteht auf der gesamten Strecke der A 9 zwischen dem AD Potsdam und der Landesgrenze Thüringen/Bayern Baurecht. Baubeginn ist nach 2005 vorgesehen.

Entsprechend den topografischen Gegebenheiten weist die vorhandene Trasse der A 9 in diesem Bereich sehr starke Wellenbewegungen auf, die im Zuge der sechsstreifigen Erweiterung weitgehend ausgeglichen werden.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Randbedingungen (z. B. Raumordnung, Lärmschutz, Natur und Landschaft) wird auch in diesem Streckenabschnitt ein mehrfacher Wechsel der Verbreiterungsseite erforderlich.

Ein Seitenwechsel beispielsweise wird in Kauf genommen, um die Teichgruppe auf der Höhe von Moßbach nicht zu beeinträchtigen. Weiter südlich wird durch die gewählte Verbreiterungsseite der Erhalt der Hohenofenmühle gewährleistet. Der Seitenwechsel am Ende des Planungsabschnittes leitet über zum süd-

lich anschließenden Abschnitt, in dem zunächst auch auf der Westseite verbreitert wurde.



▶
Diese rd. 70 Jahre alte Bogenbrücke wird durch ein ähnlich gestaltetes Bauwerk ersetzt.



▶
Die Bahnlinie Triptis-Blankenstein wird stillgelegt und damit entfällt das Überführungsbauwerk für die Eisenbahn.



Daten & Fakten zum Abschnitt VKE 5412 und 5413

Länge:	19 km
Anlagen:	AS Dittersdorf (L 1077) PWC-Anlage
Brücken:	- 10 Überführungsbauwerke - 15 Autobahnbrücken
Lärmschutz:	ca. 100 m Lärmschutzwand ca. 1.900 m Lärmschutzwälle
Bodenbewegung:	ca. 1,2 Mio. m ³
Flächenbedarf:	ca. 40 ha Trasse und Anlagen ca. 113 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

● PWC-Anlage

Bei Betriebs-km 222,9 wird der bestehende Rastplatz beidseitig der Autobahn ausgebaut und mit einer WC-Anlage ausgerüstet. Auf jedem Rastplatz stehen dann Stellplätze für 40 Pkw und 14 Lkw (einschließlich Busse) zur Verfügung.

● Anschlußstelle Dittersdorf (L 1077) – Bestand und Planung

Die Anschlußstelle wird als unsymmetrisches halbes Kleeblatt (bisher symmetrisch) mit innen- und hintereinanderliegenden Linksabbiegespuren ausgebildet. Die Auf- bzw. Abfahrtsrampen liegen dann südlich bzw. nördlich der Landesstraße L 1077, wodurch die Ein- und Ausfahrtsituation nach beiden Richtungen verbessert wird. Die L 1077 wird im Anschlußstellenbereich nach Norden verschoben, so daß das Überführungsbauwerk neben dem bestehenden neu errichtet und der Verkehr auf der L 1077 während der Bauphase weitestgehend aufrechterhalten werden kann. Nach Fertigstellung der neuen Brücke wird die alte abgebrochen.



3. Abschnitt (19,3 km)

Wisentatal bis Landesgrenze TH/BY

Das südlichste Teilstück der A 9 in Thüringen Verkehrseinheit (VKE) 5414 ist in drei Planungsabschnitte unterteilt:

- 5,1 km ab dem Wisentatal bis südlich der AS Schleiz,
- 9,7 km südlich der AS Schleiz bis nördlich der neuen AS Lobenstein
- 4,5 km bis zur Landesgrenze Thüringen/Bayern inklusive der Saalebrücke, die bereits seit Anfang 1999 sechsstreifig in Betrieb sind.

Eine Besonderheit dieses Ausbaubereichs waren die langen Steigungs- und Gefällbereiche der alten Trasse mit Längsneigungen von bis zu 5,2 %. Das Fehlen von Standstreifen führte hier vermehrt zu Behinderungen, Staus und Unfällen. Im Bereich der Wisenta beispielsweise mußte vom tiefsten Punkt im Tal bis zum Höhenrücken zwischen Oschitz und Raila eine Höhendifferenz von 130 m überwunden werden. Im Zuge der Ausbaumaßnahmen wurden diese extremen Steigungen ausgeglichen. Die maximale Längsneigung beträgt jetzt 4,5 %.

Diese wesentlichen verkehrlichen Verbesserungen konnten erreicht werden durch:

- Anhebung der Gradienten im Tal der Wisenta bei gleichzeitiger Verlängerung der Talbrücke und
 - Absenkung der Gradienten an der „Hirschraufe“.
- Bestandteil dieser Optimierung war eine Trassenverschiebung der A 9 um bis zu 100 m auf ca. 1,3 km Länge in Richtung Osten unmittelbar südlich der AS Schleiz sowie in Richtung Westen bei Seubtendorf.

In der Ortslage Görnitz wurden die ehemaligen Grenzabfertigungs- und Zollanlagen abgebrochen. Östlich der Autobahn wurde auf einem Teil dieser Flächen bereits vor Beginn der sechsstreifigen Erweiterung der A 9 eine neue Tank- und Rastanlage durch den Freistaat Thüringen gebaut. Im Zuge des Autobahn-Ausbaus erhielt die Raststätte zusätzliche Parkflächen für Lkw.

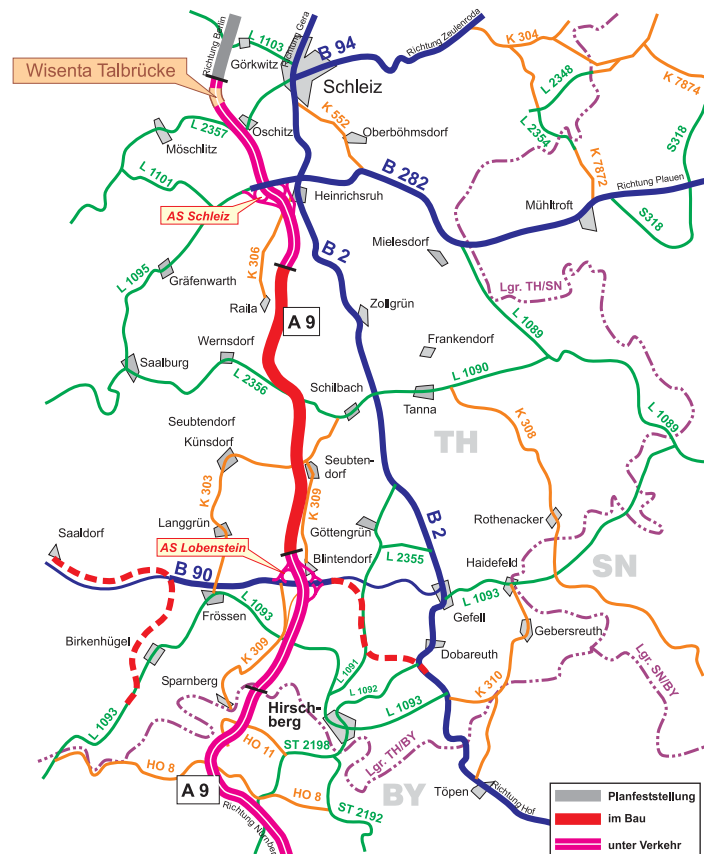
● AS Schleiz (B 282)

Das nachgeordnete Straßennetz wird hier über die Bundesstraßen B 282 und B 2 an die Autobahn angebunden. Die Lage der vorhandenen Anschlussstelle blieb unverändert, lediglich die Auffahrtsrampen erhielten aus Gründen der Fahrdynamik eine etwas längere und geschwungene Linienführung. Die alte Brücke zur Überführung der B 282 war auffällig und mußte abgebrochen werden. Über ein Provisorium ist die Funktionsfähigkeit der Bundesstraße im Bereich der AS vorübergehend aufrecht erhalten worden. Als vorgezogene Maßnahme wurde auf der Grundlage einer Plangenehmigung ab August 1996 ein neues Überführungsbauwerk er-

Daten und Fakten zur VKE 5414

Länge:	19,3 km
Anlagen:	AS Schleiz (B 282) AS Lobenstein (B 90) (Tank- und Rastanlage „Hirschberg“)
Brücken:	– 10 Überführungsbauwerke – 22 Autobahnbrücken, darunter die Talbrücke Wisenta (105 m)
Lärmschutz:	ca. 1.460 m Lärmschutzwände ca. 3.550 m Lärmschutzwälle
Bodenbewegung:	ca. 3,3 Mio. m ³
Flächenbedarf:	ca. 40 ha Trasse und Anlagen ca. 100 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

richtet, das bereits den Anforderungen der sechsstreifigen Erweiterung der A 9 sowie dem Ausbau der B 282 entspricht. Nach Fertigstellung der Brücke wurde das Provisorium entfernt.



● Talbrücke Wisenta (105 m)

Gegenüber der alten Brücke, die nur 69 m lang war, wurde das neue Bauwerk über die Wisenta um 36 m nach Norden verlängert. Die neue Vierfeldbrücke mit Stützweiten zwischen 21 m und 31,5 m erhielt damit eine Gesamtlänge von 105 m. Durch die Anhebung der Gradienten in diesem Bereich um im Mittel 3,8 m wäre bei einer Beibehaltung der alten lichten Weite der Talraum der Wisenta durch eine hohe Dammschüttung empfindlich gestört worden. Das neue, längere Bauwerk verhindert die Riegelwirkung im Taleinschnitt.



tendorf und Göritz neu gebaut. Das nachgeordnete Straßennetz bindet hier über die Bundesstraße B 90 an die A 9 an.

Im Zuge der Maßnahme wurde die ehemalige Landesstraße L 1093 zwischen Frössen und Gefell teilweise verlegt und so ausgebaut, daß sie als B 90 neu in die veränderte Führung der Bundesstraße B 90 integriert werden konnte. Diese Umwidmung ist Bestandteil einer Neustrukturierung des Straßennetzes in Thüringen. Im Zuge des Neubaus der B 90 mußte eine ca. 400 m lange Brücke über das Tal des Hetschenbachs gebaut werden.

Ein weiterer Ausbau der B 90 nach Osten bis zur Saalequerung bei Saaldorf bzw. nach Westen bis zum Anschluß an die B 2 ist vorgesehen.

◀ Die alte Talbrücke Wisenta und die Eisenbahnüberführung, die abgebrochen wurde.

● Alte Eisenbahnbrücke Schleiz–Saalburg

Durch die Stilllegung der Bahnstrecke Schleiz–Saalburg konnte die alte Eisenbahnbrücke unmittelbar südlich der Wisentaquerung ersatzlos abgebrochen werden. Damit entfiel ein wesentlicher Zwangspunkt für die Trassierung der A 9 im Aufriß, so daß der Gradientenausgleich mit der entsprechenden Reduzierung der Längsneigung in der erwünschten Weise erfolgen konnte.

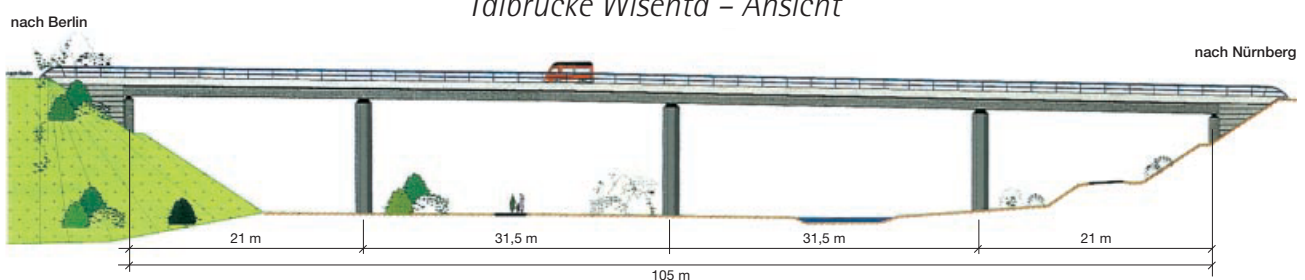
● AS Lobenstein (B 90)

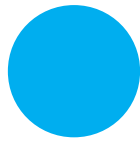
Aus verkehrstechnischen Gründen wurde die AS Lobenstein aus der Ortslage Göritz um ca. 1,7 km nach Norden verlegt und zwischen den Ortschaften Blin-



◀ AS Lobenstein und Brücke über das Tal des Hetschenbachs im Zuge der B 90.

Talbrücke Wisenta – Ansicht





Verbesserung der Umweltsituation durch die Ausbaumaßnahme

Bei Planung und Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße wird den Belangen der Umwelt grundsätzlich ein außerordentlich hoher Stellenwert beigemessen. Für unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch Bau, Anlage und Betrieb einer Autobahn entstehen, werden umfassende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erarbeitet. Art und Lage der Maßnahmen richten sich nach den Funktionsverlusten, die durch den Eingriff bedingt sind, und nach dem Entwicklungsbedarf des umgebenden Raumes. Es wird also darauf geachtet, daß die Maßnahmen in räumlichem und funktionalem Zusammenhang zu vorhandenen bzw. beeinträchtigten Bestandteilen von Natur und Landschaft stehen. Dies geschieht in enger Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden.

● Landschaftspflegerischer Begleitplan

Parallel mit der eigentlichen Straßenplanung wird ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erarbeitet. Die durch die Autobahn hervorgerufenen unvermeidlichen Beeinträchtigungen werden als Konflikte erfaßt und nach ihrer Schwere bewertet. Entsprechend werden Maßnahmen entwickelt, die zur Verminderung von Eingriffen bzw. als Ausgleich oder Ersatz zu realisieren sind. Die Maßnahmen des LBP sind Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und -beschlusses.

Für die sechsstreifige Erweiterung des ca. 55 km langen Streckenabschnitts der A 9 in Thüringen zwischen dem AK Hermsdorf und der Lgr. TH/BY werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf einer Fläche von insgesamt rund 290 ha durchgeführt.

Diese Maßnahmen beinhalten u. a.:

- Anlage von extensivem Grünland mit Gehölzgruppen und Streuobstwiesen

- Extensivierung intensiv genutzter landwirtschaftlicher Flächen
- naturnahe Laubwaldaufforstungen
- Teichentschlammung/naturnahe Ufergestaltung
- Neuanlage von Teichen
- Entrohrung von Bachläufen mit gleichzeitiger Renaturierung
- Rückbau eines künstlichen Wasserspeichers



▶
Neubildung von Muldenmooren im Pöllwitzer Wald.

▶
Durch eine Vielzahl von Maßnahmen wird die ökologische Funktion der Plothener Teichlandschaft gestärkt.



Im Zuge der Verbreiterung der A 9 wird eine Reihe weiterer Maßnahmen realisiert, durch die sich die Situation für Mensch und Natur nachhaltig verbessert. Eine solche besondere Maßnahme ist die **Muldenmoorrenaturierung** im FFH Vorschlagsgebiet 150 „Pöllwitzer Wald“ auf bundeseigenen Liegenschaften. Mit der Realisierung ab 2003 konnten erste positive Entwicklungen beim Erhalt und der Neubildung von Muldenmooren erreicht werden. Einen besonderen Schwerpunkt stellt das Plothener Drebaer-Teichgebiet dar, das als EU-Vogelschutzgebiet registriert ist. Hier wurden konzentrierte Maßnahmen geplant, die der Entwicklung und dem Erhalt der Einzigartigkeit des Gebietes dienen, wie z. B.:

- die Renaturierung des Töpferteiches und des Kohlungsteichs als Beitrag zum Erhalt der Teichlandschaft,
- die Feuchtbiotopentwicklung am Döhringteich.

● Europäisches Schutzgebietsnetz „Natura 2000“

In zwei Fällen mußten FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen durchgeführt werden, um mögliche vom Autobahnausbau ausgehende Wirkungen auf die Erhaltungsziele des Internationalen Vogelschutzgebiets „Plothener Teiche“ und des FFH-Vorschlagsgebiets Nr. 182 „Wettera“ zu prüfen. In beiden Fällen konnten erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele nicht festgestellt werden.

● Schadstoffreduzierung

Durch den Gradientenausgleich an extremen Steigungs- und Gefällstrecken wird der Verkehrsfluß – insbesondere für den Schwerlastverkehr – verbessert, die Staubbildung minimiert. Eine Reduzierung des Schadstoffausstoßes und ein vermindertes Unfallrisiko sind die Folge.

● Entwässerung

Im Bereich von Trinkwasserschutzzonen wird das gesamte Oberflächenwasser der Autobahn in ein geschlossenes Entwässerungssystem geleitet und an

topografischen Tiefpunkten Regenrückhalte- und Klärbecken zugeführt. Außerhalb der Wasserschutzgebiete wird das Wasser, das nicht versickert, über Mulden zum Vorfluter geführt.

● Lärmschutz

In siedlungsnahen Bereichen werden dort, wo Immissionsgrenzwerte überschritten werden, die gesetzlich festgelegten aktive (Lärmschutzwände und -wälle) bzw. passive (Schallschutzfenster) Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

● Renaturierung Pionierlager

Dort, wo zu DDR-Zeiten Junge Pioniere in den Ferienmonaten untergebracht waren, ist heute wieder unberührte Natur (unten). Lediglich eine Informationstafel gibt Auskunft, wie es hier früher einmal ausgesehen hat (kleines Foto). Mit der Renaturierung des ehemaligen Pionierlagers Raila in unmittelbarer Nähe zum FFH-Gebiet „Wettera“ werden dauerhaft Einträge ins Gewässersystem vermieden. Rückbau und Renaturierung konnten durch die aktive Unterstützung des Freistaates Thüringen verwirklicht werden.

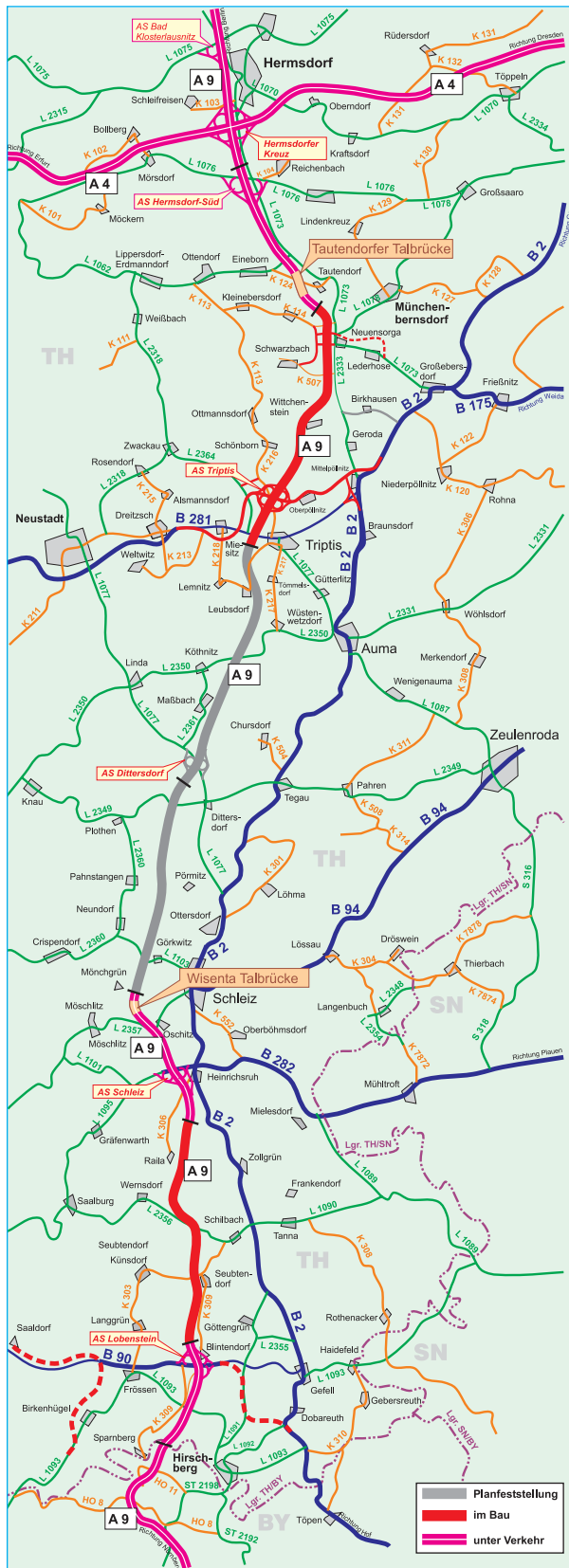


Grunderwerb: Verhandlungen mit 1.285 Vertragspartnern über 2.300 Flurstücke

Mit Ausnahme der 10 km langen Verkehrseinheit 5412 Triptis–Dittersdorf befinden sich die Abschnitte der A 9 in Thüringen zwischen dem AK Hermsdorf und der Landesgrenze TH/BY im Grunderwerb bzw. sind auf Teilstrecken bereits abgeschlossen. Für die plan- und termingerechte Baudurchführung sowohl für die Strecke als auch für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist Voraussetzung, daß die benötigten Flächen rechtzeitig zur Verfügung stehen. Zum Erwerb von 571 ha Fläche für den 45 km langen Ausbauabschnitt mußten bzw. müssen mit insgesamt 1.258 betroffenen Eigentümern und 27 Pächtern und Pachtbetrieben Verhandlungen zum Abschluß von Bauerlaubnis-

sen, Kaufverträgen, Dienstbarkeitsverträgen und Entschädigungsvereinbarungen geführt werden. Dabei geht es um ca. 2.300 einzelne Flurstücke. Trotz dieser hohen Anzahl von Vertragsverhandlungen lief der Grunderwerb für die vorliegenden Abschnitte ausgesprochen reibungslos. Lediglich in einem Fall war eine vorzeitige Besitzeinweisung erforderlich.

In dem 9,4 km langen Abschnitt zwischen Schleiz und Blintendorf, der jetzt für den Verkehr freigegeben wird, ist der Grunderwerb (inkl. A+E-Maßnahmen) auf voller Länge abgeschlossen. Für sämtliche erworbene Grundstücke wird derzeit bereits die Schlußvermessung durchgeführt.



Nachhaltige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Freistaat Thüringen

Im Freistaat Thüringen ist die DEGEGS für den Ausbau von rund 55 km der A9 zwischen dem AK Hermsdorf und der Landesgrenze Thüringen/Bayern sowie für den Um- und Ausbau des Hermsdorfer Kreuzes (2,9 km) zuständig. Hinzu kommt der Neubau von ca. 10,5 km Bundesstraßen im Raum Triptis. Schwerpunktmäßig wird der Ausbau jener Teilstücke vorgezogen, bei denen ansonsten erhebliche Unterhaltungskosten zur Aufrechterhaltung des Betriebes anfallen würden. Bereits sechsstreifig in Betrieb sind:

- der südlichste Abschnitt zwischen Blintendorf und der Lgr. TH/BY inklusive der Saalebrücke (4,5 km) seit Anfang 1999,
- der nördliche Abschnitt AK Hermsdorf bis südl. Tautendorfer Brücke (7 km) seit Ende 2002,
- der Abschnitt zwischen Wisentatal und südl. der AS Schleiz (5,1 km) ebenfalls seit Ende 2002.

Am 2. November 2004 kommen mit der Verkehrsfreigabe der Richtungsfahrbahn Berlin zwischen Schleiz und Blintendorf weitere 9,7 km dazu, so daß dann am südlichen Ende der A9 in Thüringen 19,3 km durchgängig sechsstreifig befahrbar sind. Dieses Datum markiert zugleich den offiziellen Baubeginn für den rund 10 km langen Autobahnabschnitt südl. der Talbrücke Tautendorf bis zur AS Triptis sowie für die Bundesstraßen B 282 und B 2 im Raum Triptis.

Die Anbindung des nachgeordneten Straßennetzes an die A9 erfolgt zwischen dem AK Hermsdorf und der Landesgrenze über fünf Anschlußstellen. Mit zwei PWC-Anlagen und der Tank- und Rastanlage Hirschberg stehen den Autofahrern ausreichend Stellplätze und Serviceeinrichtungen zur Verfügung. Insgesamt bewirkt der Ausbau der A9 eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Freistaat Thüringen.

DEGES
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Zimmerstraße 54
10117 Berlin
Tel.: 0 30/2 02 43-5 08
Fax: 0 30/2 02 43-5 91

Impressum

Herausgeber: DEGEGS
Konzept/Redaktion: Hubert von Brunn, nobleCom
Fotos: DEGEGS
Fachberatung: DEGEGS
Layout, Lithos und Fotosatz: Type-Design Fotosatz- und Layoutservice GmbH, Gubener Str. 47, 10243 Berlin
Druck: Druckerei Stein, Hegelallee 53, 14467 Potsdam
Gedruckt auf 100% chlorfrei gebleichtem Papier

