



Bundesautobahn A 8

Sechsstreifiger Ausbau zwischen Hohenstadt und Ulm-West



TECHNIK, ZAHLEN UND FAKTEN

Gesamtlänge ca. 22,6 km, davon:

2. Bauabschnitt von Dornstadt bis Temmenhausen: ca. 7,8 km
3. Bauabschnitt von Temmenhausen bis Nellingen: ca. 6,7 km
4. Bauabschnitt von Nellingen bis Hohenstadt: ca. 6,2 km
1. Bauabschnitt mit Ausbau der AS Ulm-West: ca. 1,9 km

Fahrbahnquerschnitt

RQ 35,5 (2*3 Fahrstreifen plus Standstreifen)

Ingenieurbauwerke

- 30 Brückenbauwerke, davon:
- 26 Bauwerke Neubau (davon 1 Grünbrücke und 2 Fledermausdurchlässe)
- 1 Bauwerk verbreitert
 - 3 Bauwerke unverändert

Erdbewegungen

Bodenabtrag ca. 1,365 Mio. m³
 Bodenauftrag ca. 2,132 Mio. m³
 Das Defizit wird durch den Neubau der Bahnstrecke ausgeglichen.

Entwässerung / Grundwasser

Erhöhte Grundwasserschutzmaßnahmen gemäß der Richtlinie für Straßen in Wasserschutzgebieten: Sämtliches Straßenoberflächenwasser wird gefasst, der Streckenentwässerung zugeführt und über acht kaskadenförmig angeordnete Regenrückhaltebecken abgeleitet.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen

3 km Offenporiger Asphalt (OPA) bei Dornstadt mit lärmindernder Wirkung von – 5dB(A), insgesamt über 9 km Lärmschutzwälle mit Höhen bis zu 10 Meter und teilweise mit aufgesetzter Lärmschutzwand (bei Widderstall, Temmenhausen, Böttingen-Bollingen und Dornstadt)

Wesentliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

- Grünbrücke (BW 12a)
- ca. 19 ha Aufforstungsmaßnahmen
- Anlage von ca. 6 ha Kalkmagerrasen und ca. 12 ha extensiven Mähwiesen
- Wiederherstellung von ca. 5 ha Kalkmagerrasen
- 2 Fledermausdurchlässe (BW 10b und 14a)
- Fledermauskästen u. Sicherung von Quartierbäumen
- Rückbau K 7324 zum Wirtschaftsweg

Bau- und Grunderwerbskosten

Gesamtkosten ca. 202,8 Mio. Euro; davon Gesamtkosten Bund 199,8 Mio. Euro

Bauherr und Kostenträger

Bundesrepublik Deutschland vertreten durch das Land Baden-Württemberg; dies vertreten durch das Regierungspräsidium Tübingen, Referat 42



Anschlussstelle Merklingen



Baden-Württemberg
 REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN



AUSGANGSSITUATION

Die Bundesautobahn A 8 zwischen Karlsruhe und München stellt als Teil der europäischen Verkehrsachse „Frankreich – Deutschland – Österreich – Südosteuropa“ die wichtigste Ost – West – Straßenverbindung im süddeutschen Raum dar. Mit dem Ausbau zwischen Hohenstadt und Ulm-West wird ein weiterer Abschnitt in Baden-Württemberg an die gestiegenen Anforderungen angepasst.

Der derzeit vierstreifige und mit einem sogenannten Nothaltestreifen versehene rund 23 km lange Abschnitt wird sechsstreifig mit beidseitigen Standstreifen und einem Konzept zur umfassenden Aufnahme und Ableitung der Straßenwässer ausgebaut. Dazu sind u. a. auch 26 Querungsbauwerke, acht Regenrückhaltebecken und eine Vielzahl von Leitungsquerungen herzustellen.

STRECKENBÜNDELUNG MIT DER NEUBAUSTRECKE DER BAHN

Die Besonderheit des Streckenabschnitts liegt in der Trassenbündelung mit der Neubaustrecke der Bahn „Wendlingen – Ulm“ auf der Albhochfläche. Der Abstand zwischen der Schienenstrecke und der Autobahn beträgt ca. 25 Meter. Für beide Maßnahmen wurde ein gemeinsamer Planfeststellungsbeschluss erlassen, welcher seit März 2010 bestandskräftig ist. Die beiden Vorhaben werden zeitlich aufeinander abgestimmt realisiert.

Durch die Trassenbündelung und die abgestimmte Realisierung der beiden Maßnahmen werden Eingriffe minimiert und Synergien erschlossen. So wird beispielsweise das Erdmassendefizit beim Ausbau der A 8 durch den Neubau der Schienenstrecke ausgeglichen. Die Baustelleninfrastruktur wird, soweit als möglich, gemeinschaftlich genutzt.

BAUABLAUF

Das Vorhaben wird in vier Bauabschnitten umgesetzt. Begonnen wurde im zweiten Bauabschnitt, anschließend folgen der dritte, dann der vierte und zuletzt der erste Abschnitt. Vor dem Beginn der Straßen- und Brückenbauarbeiten sind unter anderem jeweils die parallel zur Autobahn verlaufenden privaten und öffentlichen Kommunikationsleitungen provisorisch zu verlegen.

Auch querende Versorgungsleitungen sind zu sichern oder ebenfalls zu verlegen.



Seit März 2012 werden im 2. Bauabschnitt drei Brücken über die Autobahn – die Bauwerke im Zuge der Kreisstraße K 7406 (BW 15), des Wirtschaftsweges „Inneres Hart“ (BW 16) sowie der Landesstraße L 1239 (BW 22) – neu gebaut.

Der Streckenausbau im 2. Bauabschnitt wird voraussichtlich im Juli 2012 beginnen. Der Bauablauf sieht vor, zunächst die Richtungsfahrbahn München provisorisch zu verbreitern, um den Verkehr beider Fahrtrichtungen aufnehmen zu können. Nach der Verkehrsumlegung wird die Richtungsfahrbahn Stuttgart mit den drei neuen Fahrstreifen und dem Standstreifen neu hergestellt. Der gesamte Verkehr wird anschließend auf diese neue Fahrbahn umgelegt. Dann erfolgt der Bau der

Richtungsfahrbahn München. Für die folgenden Bauabschnitte ist ein ähnliches Konzept mit einem zeitlichen Versatz von jeweils zwei bis drei Jahren zwischen den Bauabschnitten geplant.

Während der gesamten Bauzeit stehen stets zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zur Verfügung. Der Ausbau der Autobahn soll bis Ende 2018 abgeschlossen sein.

AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN

Auch beim Ausbau der A 8 hat der Ausgleich und der Ersatz für Eingriffe in Natur und Umwelt einen hohen Stellenwert. Die Maßnahmen sind wesentlicher Bestandteil des Straßenbaus.

Auf Höhe der Parkplätze Imberg und Kemmental wird eine Grünbrücke als Querungshilfe für Wildtiere errichtet.

Weitere Beispiele sind die Errichtung von zwei Durchlässen für Fledermäuse und die Anlage von Kalkmagerrasen. Bereits in den letzten Jahren wurden Aufforstungen durchgeführt sowie Fledermauskästen angebracht.

ARCHÄOLOGIE

Im Jahr 2011 führte das Landesamt für Denkmalpflege archäologische Rettungsgrabungen im 2. Bauabschnitt durch. Dabei konnten verschiedene Siedlungen ganz unterschiedlicher Zeitstellung freigelegt werden. So fanden sich beispielsweise die Spuren von Gebäuden der Urnenfelderkultur (1.300 bis 800 v. Chr.), die zu einer kleineren Siedlung mit einer kleinen Grabgruppe gehört haben. Immer wieder fanden sich auch Hinweise auf kleine Gehöfte aus den beiden vorchristlichen Jahrhunderten und Spuren der Römer. Solche Grabungen finden auch in anderen Bauabschnitten statt.



Archäologische Fundstätte im 2. Bauabschnitt