



Einbau Schutz- und Leiteinrichtung

Beton:	6.500 m³	Höhe Lärmschutz/ Kollisionsschutzwand:	4,00 m
Bewehrungsstahl		Überbau: 2-stegiger Plattenbalken in Stahlverbund	
- Überbau:	670 t	Unterbau: Stahlverbundstützen	
- Kappe:	55 t	Bauverfahren: Taktstrießen	
- Pfahlkopfplatten:	120 t	Bohrpfähle:	4.500 lfdm
- Widerlager:	46 t	Beton:	7.240 m³
- Pfeiler:	66 t	Betonstahl:	860 t
Technische Besonderheiten:		Konstruktionsstahl	
Längs vorgespannter Durchlaufträger über sieben Felder, ausgebildet als zweistegiger Plattenbalken in Spann- betonbauweise		- Überbau:	1.880 t
		- Stützen:	320 t
		- Kopfbolzen:	60 t
		Technische Besonderheit:	
		Verbundstützen	

### Talbrücke Zedtlitzer Grund

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

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

Die Pfahlprobebelastung erbrachte die Bestätigung der Tragfähigkeit der Pfahlgründung im hier vorhandenen Altbergbauegebiet.

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

### Technische Daten

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



Talbrücke Zedtlitzer Grund (Foto: Winkler)

### Dynamische Intensivverdichtung

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

## Neubau A 72, Chemnitz – Leipzig Abschnitt 3: AS Rochlitz – AS Borna-Süd

DEGES



(Foto: Winkler)

Operationelles Programm Verkehr EFRE Bund 2007-2013



EUROPÄISCHE UNION  
Investition in Ihre Zukunft  
Europäischer Fonds für  
regionale Entwicklung



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

STAATSMINISTERIUM  
FÜR WIRTSCHAFT  
ARBEIT UND VERKEHR



## Hintergrund

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

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

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

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

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

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

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

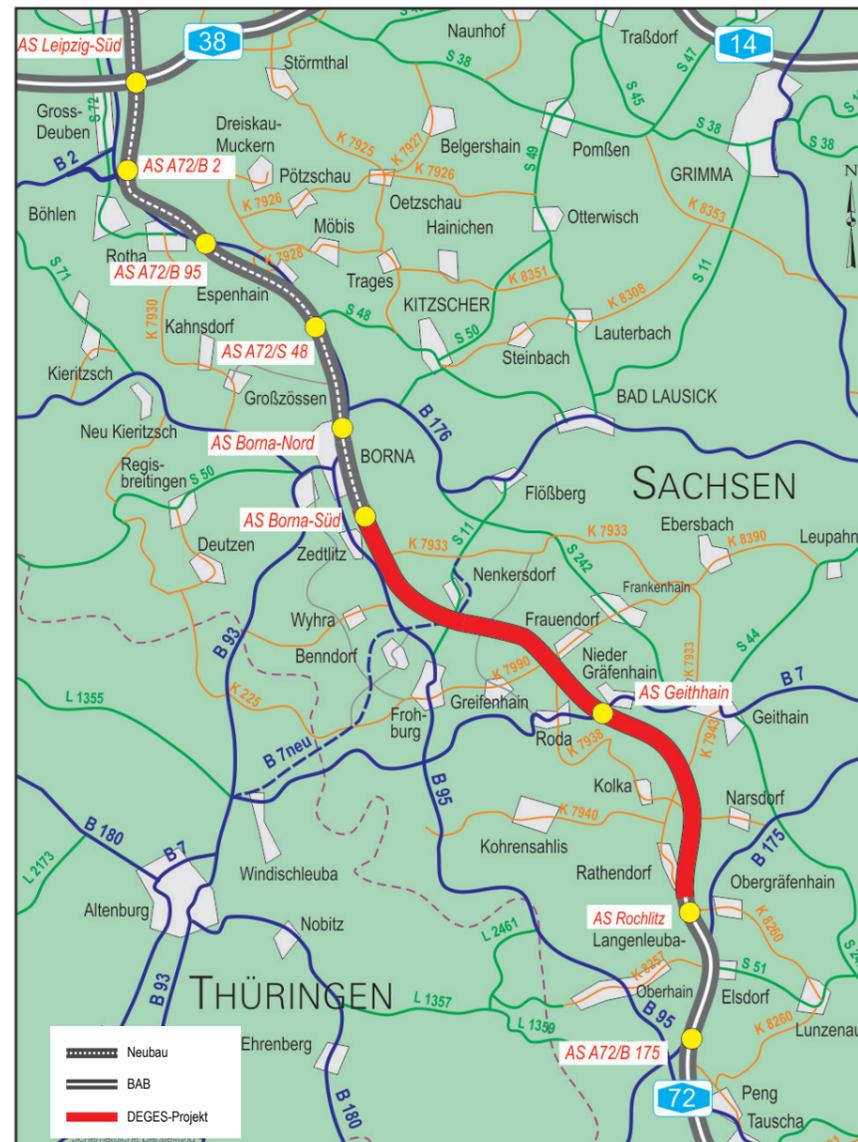
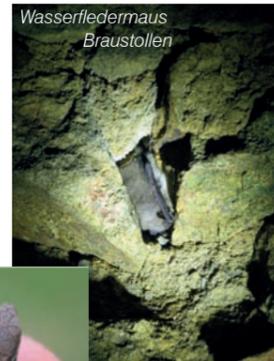
## Umwelt/Landschaftsbau

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

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

Zu den baubegleitenden Maßnahmen zählten unter anderem:

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



Die Errichtung der Wildschutzzäune, der stationären Amphibienleiteneinrichtungen und der Fledermausleitenzäune, aber auch die Rekultivierungsarbeiten (Tiefenlockerung, Oberbodenauftrag und Rasenansaat) werden durch die Umweltbaubegleitung fachlich betreut.

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

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

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

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

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

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

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

## Daten & Fakten

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

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

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

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

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

Planfeststellungsbeschluss: 20. Februar 2008

Fertigstellung: Sommer 2013

## Talbrücke Ossabach

### Technische Daten

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

