



A 81 Anschlussstelle Neuenstadt

Neue Fahrbahndecke für mehr Sicherheit

Nach fünf Monaten intensiver Arbeit der Straßenbauer bei der Anschlussstelle Neuenstadt gibt es auf der A 81 eine Baustelle weniger. Für 6,6 Millionen Euro ließ der Bund unter Federführung des Regierungspräsidiums Stuttgart die Fahrbahndecke erneuern.

Von Ulrike Raab-Nicolai

NEUENSTADT. Im Straßenbau sind die Zahlen selbst bei einer lediglich gut zweieinhalb Kilometer langen Streckenerneuerung eindrucksvoll: 26 000 Quadratmeter Betonfahrbahn wurden im Zug der Fahrbahndeckenerneuerung auf der A 81 bei Neuenstadt verwendet. „Es wurden etwa 7 100 Kubikmeter Fahrbahnbeton in einer Woche eingebaut“, so ein Sprecher des Regierungspräsidiums Stuttgart (RP). Es vertrat für das Land Baden-Württemberg den Bund als Bauherrn, der für den Autobahnbau zuständig ist und in diese Maßnahme rund 6,6 Millionen Euro investierte.

Anlass für die Arbeiten zwischen Juni und Oktober auf der A 81 Würzburg-Singen zwischen der Anschlussstelle Neuenstadt und dem Tunnel Hölzern in Fahrtrichtung Heilbronn waren starke Schäden und daraus resultierende Gefahren für die Autofahrer.

Die Trasse wurde komplett neu geplant

Auf der alten Fahrbahn aus den 1970er-Jahren gab es bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen wegen der Fahrbahnmängel. So war zum Beispiel die Betondecke der Fahrbahn nicht mehr der heutigen Beanspruchung gewachsen. Sie maß lediglich 22 Zentimeter, dadurch bestand die Gefahr von Blow-Up, also dem Aufbrechen bei Hitze im Sommer.

Nach der aktuellen Richtlinie hat die Fahrbahn nun eine Dicke von 27 Zentimetern, womit die Blow-Up-Gefahr gebannt ist, heißt es vonseiten des RP Stuttgart.



Mit der neuen Fahrbahndecke sollen die Autofahrer unter anderem auch vor Aquaplaning geschützt werden. FOTOS: REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART

Daten und Fakten auf einen Blick

Maßnahme:

Fahrbahndeckenerneuerung, A 81 Würzburg – Singen zwischen Anschlussstelle Neuenstadt und Tunnel Hölzern in Fahrtrichtung Heilbronn

Bauherr:

Bundesrepublik Deutschland vertreten durch das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart

Baukosten:

rund 6,6 Millionen Euro

Bauzeit:

6/2018 bis 11/2018

Streckenlänge:

2,65 Kilometer

Erneuerte Betonfahrbahn:

26 000 Quadratmeter

Erneuerte Asphaltfahrbahn:

4 000 Quadratmeter

Die Fahrbahn wurde in bestehender Trasse komplett neu geplant. Das bedeutet, dass die Querneigung von 2,5 Prozent der Fahrbahn nach aktuellen Richtlinien angepasst ist. Ein Grund dafür: Die Gefahr von Aquaplaning wird reduziert. Hauptsächlich angepasst wurde die Querneigung der Fahrbahn überbau an die neue Querneigung der Autobahn.

Zunächst mussten die Straßenbauer die komplette Fahrbahn und

ihren Oberbau samt dem Mittelstreifen ausbauen. Für den Unterbau stellten sie dann das Erdplanum – die Abschlussfläche des Untergrunds – neu her und verbesserten den Boden mit Kies und Sand. Auf dem neuem Erdplanum liegt nun eine neue 50 Zentimeter dicke Frostschutzschicht. Dafür verwendeten die Straßenbauer das Material aus der ausgebauten Frostschutzschicht. Die Frostunempfindlichkeit wird durch gröbere Gesteins-

körnungen und durch ausreichende Wasserdurchlässigkeit erreicht. Bevor eine Zwischenlage aus Vliesstoff aufgebracht wurde, mussten die oberen 20 Zentimeter der Frostschutzschicht verfestigt werden.

Betonmischwerk neben der Autobahn aufgebaut

Dann ging es an die Herstellung der neuen, 27 Zentimeter dicken Betonfahrbahn. Das Straßenbauunternehmen hat nach Angaben des RP dafür ein Betonmischwerk in unmittelbarer Nähe der Autobahn aufgebaut, um die notwendige Versorgung des Betonfertigers mit Frischbeton zu gewährleisten.

Doch nicht nur die Fahrbahnen mussten völlig erneuert werden, auch 8 000 Meter Schutzzeineinrichtungen und Fahrzeugrückhaltesysteme wie Schutzplanken im Mittelstreifen und am rechten Fahrbahnrand wurden gemäß der aktuellen Richtlinien neu installiert. Alle Entwässerungseinrichtungen wie Straßenab-

läufe, Schlitzrinnen und Rohrleitungen im Mittelstreifen der Fahrtrichtung Heilbronn sind ebenfalls neu. Dafür waren 3 000 Meter Entwässerungsleitungen notwendig.

Die Sanierung von vier Unterführungsbauwerken im Streckenabschnitt stand außerdem in der Aufgabenbeschreibung des RP (siehe Artikel unten).

Um die Arbeiten durchführen zu können, hatten die Straßenbauer zunächst umfangreiche Vorarbeiten zu leisten. Sie mussten zum Beispiel die Fahrbahn in Richtung Würzburg provisorisch verbreitern. Denn für die baustellenbedingte Verkehrsführung benötigten sie vier Fahrstreifen – zwei in Richtung Würzburg und zwei in Richtung Heilbronn – um dem öffentlichen Verkehr genügend Platz zu geben. Diese provisorische Verbreiterung wird in diesem Monat am Ende der Baumaßnahme wieder rückgebaut, es werden keine zusätzliche Flächen versiegelt, wie ein Sprecher des RP Stuttgart betont.

Entfernte Pflanzen werden neu ausgesät

NEUENSTADT. Die Eingriffe in die Natur zu Beginn der Fahrbahndeckenerneuerung an der A 81 werden laut Baubeschreibung des Regierungspräsidiums zum Ende der Maßnahmen wieder rückgängig gemacht. Es mussten zunächst Teile des Pflanzenbewuchses entlang der Strecke entfernt werden. Zum Teil betraf dies auch die Hecken und Sträucher zwischen den Fahrbahnen.

Die oberste Bodenschicht am Fahrbahnrand der Autobahn trugen die Straßenbauer ab und transportierten ihn in ein Zwischenlager. Von dort wurde er für das erneute Aufbringen wieder ins Baufeld zurückgeholt. Nun sind die betroffenen Flächen wieder mit 10 bis 15 Zentimeter Boden bedeckt. In den Böschungsbereichen sowie in den Mulden wird nach Bauende neues Saatgut in den oberflächlich gelockerten Boden eingearbeitet. Damit soll unter anderem das Risiko von Erosionen verringert werden. (raab)

A 81 hat verknüpfende Funktionen

STUTTGART. Die A 81 hat auf Grund ihrer verknüpfenden Funktion für den Nord-Süd-Verkehr (Würzburg, Heilbronn) bis zur A 8 (Stuttgart) sowie für den Ost-West-Verkehr (A 6) eine große Verkehrsbedeutung, so ein Sprecher des Regierungspräsidiums Stuttgart. Es sei davon auszugehen, dass sich die Verkehrszahlen in den nächsten Jahren deutlich weiter erhöhen.

Mit der in diesem Monat abzuschließenden Fahrbahndeckenerneuerung bei Neuenstadt werde den gestiegenen Erfordernissen hinsichtlich der Verkehrsqualität, der Wirtschaftlichkeit sowie der Verkehrssicherheit entsprochen.

Mit der Neustrukturierung des Netzes der Bundesautobahnen, die im Januar 1975 eingeführt wurde, hatte die Strecke Würzburg-Nord – Heilbronn – Stuttgart – Konstanz die einheitliche Bezeichnung „Bundesautobahn 81“ erhalten. (raab)

Vier Brücken im Baustellenbereich instand gesetzt und saniert

4 000 Quadratmeter Gussasphalt für Fahrbahn verwendet

NEUENSTADT. Im Zug der Fahrbahndeckenerneuerung auf der A 81 Würzburg-Singen zwischen der Anschlussstelle Neuenstadt und dem Tunnel Hölzern in Fahrtrichtung Heilbronn mussten auch vier Brücken instand gesetzt und saniert werden.

Dabei war es nach Angaben des Regierungspräsidiums Stuttgart (RP) hauptsächlich notwendig, die Querneigung an die neue Querneigung der Autobahn anzupassen. Außerdem mussten die Brückenbauwerke abgedichtet und die Brücken-

ckenkappen – die nicht befahrenen Ränder einer Brücke – sowie die Geländer erneuert werden.

Die Brückenköpfe haben unterschiedliche Funktionen zu erfüllen. Neben dem Schutz der tragenden Brückenkonstruktion dienen sie auch der Verankerung von Geländern und Schutzplanken passiver Schutzzeineinrichtungen. Aufgrund ihrer exponierten Lage sind sie nach Angaben von Fachleuten besonders durch Frost oder Tausalz beansprucht und haben deshalb Erneuerungsbedarf.

Vor und hinter den Bauwerken haben die Straßenbauer zunächst Material ausgebaut, damit sie neue Teile und die Abdichtung anpassen konnten.

Bei allen vier Brücken der vorgesehenen Maßnahme mussten außerdem der Beton der Widerlager und ihrer Seitenwände – dem Übergang zwischen Brücke und dem Erdwall – und der Brückenunterseite saniert werden. An diesen Stellen war Beton abgeplatzt, er hatte zudem Risse und die Bewehrungen zeigten Rost. Die Böschungstreppe an den Seiten wurden abgebrochen und neu aus Beton gefertigt.

Insgesamt bedeckten die Straßenbauer außerdem rund 4 000 Quadratmeter Fahrbahn auf Bauwerken und in den Übergangsbereichen zur Betonfahrbahn neu mit Asphalt. Es gibt dort nun mehrere Deck- und Schutzschichten aus Gussasphalt.

Die Baustelle bei Neuenstadt sollte möglichst kurz bestehen: Wichtig war dem RP Stuttgart laut der Baubeschreibung deshalb, dass die Arbeiten zur Sanierung der Bauwerke im gesamten Streckenabschnitt und die Erneuerung der Entwässerungseinrichtungen und der Fahrbahn gleichzeitig ausgeführt wurden. (raab)



Asphaltarbeiten auf der A 81: Die Mischung aus dem Bindemittel Bitumen und Gesteinskörnungen wird für die Befestigung der Fahrbahn aufgebracht.



**VIELEN DANK FÜR
IHR VERTRAUEN IN UNS**

BEI DER FAHRBAHN-
DECKENERNEUERUNG DER
A 81 IN NEUENSTADT.

WOLFF & MÜLLER Tief- und Straßenbau | NL Künzelsau | Am Bahnhof 45-47 | 74638 Waldenburg
www.wolff-mueller.de | WOLFF & MÜLLER – Bauen mit Begeisterung

Sie haben ein Bauvorhaben.
Wir machen die Broschüre dazu.

www.staatsanzeiger.de/
broschueren



www.fraesdienst-feind.de