

BAB A 8 Leonberg-Heimsheim



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Baden-Württemberg

INNENMINISTERIUM

Grußworte	2
Vorgeschichte	7
Planung.....	8
Geologie.....	10
Straßenbau.....	11
Verkehrsführung während der Bauzeit	13
Ingenieurbau	14
Ökologie und Umwelt	18
Auf einen Blick.....	20
Karte	Umschlag

EHS

www.ehs-ingenieure.de

Als beratende Ingenieure sind wir seit 1964 erfolgreich im Hoch- und Ingenieurbau tätig
Wir sind Ihr zuverlässiger Partner für:

- Tragwerksplanung
- Entwurfs- und Objektplanung
- Bauüberwachung / Bauwerksprüfung
- Instandsetzungsplanung / Bauunterhaltung
- Sicherheits- und Gesundheits-schutzkoordination

BAB A 8, Stuttgart - Karlsruhe
BW K2 / 8A



BAB A 8, Stuttgart - Karlsruhe
BW 5



BAB A 98, Neubau der Hochrheinautobahn, Andelsbachtalbrücke



EHS beratende Ingenieure für Bauwesen

Dr.-Ing. Schmidt-Hurtienne - Dr.-Ing. Osteroth GmbH
Am Alten Rathaus 5 34253 Lohfelden
Tel.: +49 561 / 95088-0 Fax: +49 561 / 95088-99

EHS beratende Ingenieure für Bauwesen Stuttgart GmbH

Alexanderstraße 23 70184 Stuttgart
Tel.: +49 711 / 6647595-10 Fax: +49 711 / 66447595-22

IMPRESSUM

Herausgegeben in Zusammenarbeit mit dem Regierungspräsidium Stuttgart. Änderungswünsche, Anregungen und Ergänzungen für die nächste Auflage dieser Broschüre nimmt die Verwaltung oder das zuständige Amt entgegen. Titel, Umschlaggestaltung sowie Art und Anordnung des Inhalts sind zugunsten des jeweiligen Inhabers dieser Rechte urheberrechtlich geschützt. Nachdruck und Übersetzungen sind –auch auszugsweise– nicht gestattet. Nachdruck oder Reproduktion, gleich welcher Art, ob Fotokopie, Mikrofilm, Datenerfassung, Datenträger oder Online nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Verantwortlich:
Baureferat West

Bearbeitung:
Horst Christokat
Hans-Jörg Vollmer
Armin Bozenhardt
Janina Gruber
Stefanie Färber
Joachim Walter
Alexandra Merz
Joachim Dörner
70173272/1. Auflage/2008

Fotos:
Hubschrauberstaffel der Polizei
des Landes Baden-Württemberg
Herr Joachim Dürholz
Frau Alexandra Merz
Herr Joachim Walter
Frau Ulrike Nösner
Herr Rolf Huber
Frau Janina Gruber
Infos auch im Internet:
www.alles-deutschland.de
www.sen-info.de
www.klinikinfo.de
www.zukunftschancen.de

**In unserem Verlag
erscheinen Produkte zu
den Themen:**

- Bürgerinformationen
- Klinik- und Gesundheitsinformationen
- Senioren und Soziales
- Kinder und Schule
- Bildung und Ausbildung
- Bau und Handwerk
- Dokumentationen



WEKA info verlag gmbh
Lechstraße 2
D-86415 Mering
Telefon +49(0)8233/384-0
Telefax +49(0)8233/384-1 03
info@weka-info.de
www.weka-info.de



Mobilität bedeutet ein hohes Maß an Freiheit und Lebensqualität und ist im Berufsleben und in der Freizeit immer wichtiger geworden. Die Bürgerinnen und Bürger, aber auch Industrie, Handel und Gewerbe, sind existenziell darauf angewiesen, dass der Verkehr von Personen und der Transport von Gütern möglichst reibungslos funktionieren. Wir stehen deshalb in der Verkehrspolitik vor einer doppelten Herausforderung: Wir müssen einerseits dafür sorgen, dass unser Verkehrssystem den drastisch steigenden Verkehr bewältigen kann. Und zugleich muss der Verkehr von morgen sauber, leise, effizient, klimafreundlich und bezahlbar sein.

Die Anforderungen an die Flexibilität im Güterverkehr und bei logistischen Dienstleistungen sind stark gestiegen und werden noch weiter wachsen. Die Erweiterung

der Europäischen Union und die Globalisierung der Wirtschaftsprozesse stellen uns dabei vor große Herausforderungen. Aktuelle Studien prognostizieren eine Zunahme der Güterverkehrsleistung zwischen 2004 und 2025 um rund 70 Prozent. Wir wollen diese Herausforderung mit einem Bündel von Maßnahmen meistern. Es geht dabei auch darum, den Logistikstandort Deutschland mit seinen rund 2,6 Millionen Beschäftigten weiter zu sichern und zu stärken. Unser Ziel ist es, den Verkehr zu optimieren, ihn effizienter zu machen und die Verkehrsachsen und -knoten auszubauen. Davon profitieren alle Autofahrer, weil Staus vermieden werden und Waren ihre Ziele schneller, sicherer und klimaverträglicher erreichen.

Die Erweiterung der A 8 ist ein gutes Beispiel für unsere Bemühungen um ein leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem. Als Teil der internationalen West-Ost-Fernverkehrsachse Paris-Saarbrücken-Stuttgart-München-Wien verbindet die A 8 in Baden-Württemberg die benachbarten Verdichtungsräume Karlsruhe, Stuttgart und Ulm. Damit besitzt sie eine herausragende Funktion für den weiträumigen und für den überregionalen Verkehr.

Der jetzt fertig gestellte rund 10 km lange Abschnitt zwi-

schen Heimsheim und Leonberg wurde leistungsgerecht ausgebaut. Darüber hinaus konnte die Verkehrssicherheit vor allem durch eine optimierte Linienführung verbessert werden. Zudem wird der weiträumige Verkehr durch die neuen Anschlussstellen Leonberg/West (B 295) und Rutesheim (L 1180) besser und schneller zur Autobahn geleitet. Dadurch erfahren die bislang stark befahrenen Ortsdurchfahrten von Leonberg und Rutesheim eine nachhaltige Entlastung. Die Investitionen des Bundes für dieses Projekt in Höhe von rund 100 Millionen Euro sind deshalb gut angelegt.

Ein solches Projekt wäre nicht möglich ohne den professionellen Einsatz und die verantwortungsbewusste Arbeit aller an Planung und Bau Beteiligten. Ihnen allen gilt mein Dank. Ich danke aber auch den Bürgerinnen und Bürgern, die während der Bauzeit die unvermeidlichen zusätzlichen Belastungen mit Geduld und Toleranz ertragen haben. Allen Nutzern der neuen Trasse wünsche ich eine allzeit gute und unfallfreie Fahrt.

Wolfgang Tiefensee
Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung



Straßen- und Verkehrsnetze sind Lebensadern eines jeden Wirtschaftsraums. Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Stärkung des Standortes Baden-Württemberg und einer Entlastung der hochfrequentierten Verbindung von Stuttgart nach Karlsruhe war der sechsspurige Ausbau der Autobahn 8 zwischen Leonberg und Heimsheim in den vergangenen Jahren eine zentrale Baumaßnahme im Land. Mit dem Abschluss der Arbeiten auf diesem Teilstück ist ein leistungsfähiger und zugleich umweltgerechter Ausbau realisiert worden, der die bisherigen Verkehrsbelastungen ganz erheblich reduzieren wird.

Mit Augenmaß und Rücksicht auf die Arbeits- und Wohnrealität der Menschen wird das baden-württembergische Verkehrsnetz den sich stetig wandelnden Bedürfnissen angepasst. Die Verkehrsfreigabe

auf dem Abschnitt zwischen Leonberg und Heimsheim ist ein wichtiger Schritt, um die Lebensqualität betroffener Bürgerinnen und Bürger dauerhaft zu verbessern. Durch den Einsatz modernster Technik und Materialien setzt das sanierte und erweiterte Teilstück zudem flächendeckend Maßstäbe in Bezug auf Natur- und Lärmschutz.

Der Abschluss der Arbeiten am Bauabschnitt zwischen Leonberg und Heimsheim bedeutet darüber hinaus einen Meilenstein in der Entwicklung der A 8 zwischen Stuttgart und Karlsruhe. Auf zehn weiteren Autobahnkilometern rollt der Verkehr ab sofort sechsspurig. Damit wird das langfristige Ziel, die beiden baden-württembergischen Metropolen durch jeweils drei Fahrspuren in beide Richtungen zu verbinden, mehr und mehr Realität.

Mit rund 90.000 Kraftfahrzeugen pro Tag ist der sanierte und erweiterte Streckenabschnitt von einer besonders hohen Verkehrsbelastung betroffen. Die Frequentierung wird in diesem Bereich künftig noch weiter zunehmen. Daher kam dem Ausbau entscheidende Bedeutung zu. Denn nur eine leistungsfähige Infrastruktur ist in der Lage, den Bedürfnissen der Bevölkerung in Zeiten wachsender Mobilität und Flexibilität gerecht zu werden.

Um die große Arbeitsplatzvielfalt im Dienstleistungssektor in unserem Land zu erhalten und die Standortsicherung der ansässigen Gewerbebetriebe aktiv zu unterstützen, war zudem eine Verbesserung der Anbindung an das überörtliche Straßennetz erforderlich. Die neuen Autobahnanschlussstellen Leonberg-West und Rutesheim entlasten die Stadt Leonberg und die umliegenden Gemeinden über die ebenfalls neu hergestellte Kreisstraße K 1011, die den nordwärts gerichteten Verkehr westlich an der Stadt vorbeiführt und den Verkehr verteilt. Die neuen Anschlussstellen bündeln frühzeitig die Verkehrsströme und mindern die Beanspruchung des regionalen Straßennetzes ganz erheblich.

Mein Dank gilt all denen, die an der Planung und am Bau des Projekts beteiligt waren, sowie den Bürgerinnen und Bürgern für ihr Verständnis für die zusätzlichen Belastungen während der Bauzeit. Ebenso danke ich dem Bund, der mit der Finanzierungszusage die Realisierung erst ermöglicht hat. Ich wünsche allen Verkehrsteilnehmern auf diesem neuen Autobahnabschnitt eine unfallfreie und gute Fahrt.

Günther H. Oettinger
Ministerpräsident des Landes
Baden-Württemberg



Der Ausbau der Autobahn A 8 zwischen Leonberg und Heimsheim war eine der größten Baustellen Baden-Württembergs der vergangenen Jahre. Mit der Verkehrsfreigabe können rund zehn weitere Kilometer der hochbelasteten Straße sechsstreifig befahren werden. Damit rückt das Ziel einer zwischen Stuttgart und Karlsruhe durchgängig sechsstreifig ausgebauten Autobahn ein ganzes Stück näher.

Gerade für den Wirtschaftsstandort und das Transitland Baden-Württemberg ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur von entscheidender Bedeutung. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens und der schwie-

rigen Topographie wird vor allem ein leistungsfähiges Autobahnnetz benötigt. Die A 8 ist dabei eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen.

Die Verkehrsteilnehmer werden durch den Ausbau deutlich weniger im Stau stehen. Auch die Linienführung der alten Vorkriegsautobahn wurde in Lage und Höhe entscheidend verbessert, drei größere Talbrücken mit über 100 Metern Länge wurden neu gebaut. Auch die Anwohner profitieren, denn es wird aufgrund von Lärmschutzwällen und lärm-minderndem Fahrbahnbelag entlang der Autobahn ruhiger werden.

Für den regionalen Verkehr sind die beiden neuen Autobahnanschlüsse Leonberg-West und Rutesheim von großer Bedeutung. Bei Leonberg wurde die Bundesstraße B 295 nach Renningen und die vom Landkreis Böblingen gebauten Verlängerungen der Südrandstraße und der Brennerstraße (K 1011) mit dem Autobahnnetz verbunden. Dies entlastet das nachgeordnete Straßennetz des Landkreises.

Im Februar 2003 begann der Bau der Neuenbühlalbrücke neben der bestehenden Autobahn, im März 2006 die eigentlichen Bauarbeiten an den Fahrbahnen. Seitdem ist viel geleistet worden, Fahrbahnen wurden verlegt, alte Brücken abgerissen und 16 neue Brücken errichtet. Da auf der Autobahn stets vier Fahrstreifen zur Verfügung stehen mussten, waren viele Bauprovisorien erforderlich.

Mein Dank und mein Respekt gilt allen Beteiligten, die in der Planungs- und Bauphase dazu beigetragen haben, dieses wichtige Verkehrsprojekt zu verwirklichen. Danken möchte ich aber auch den Verkehrsteilnehmern und den autobahn-nahen Gemeinden und ihren Bürgern, die während der Bauzeit die damit verbundenen Behinderungen und Belästigungen ertragen haben.

Allen Verkehrsteilnehmern wünsche ich allzeit eine gute Fahrt auf dem neuen Autobahnabschnitt.

A handwritten signature in black ink, reading 'Heribert Rech'.

Heribert Rech
Innenminister des Landes
Baden-Württemberg

Branchenverzeichnis

EUROVIA Teerbau GmbH	Umschlagseite 2
EHS beratende Ingenieure GmbH	1
Walter Keller GmbH.....	5
K+S Ingenieur-Consult GmbH & Co. KG	5
LGA Bautechnik GmbH.....	6
Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI, GmbH	8
Rädlinger, Bauunternehmen.....	9
GESETEC GmbH	10
Hans Albert Wittmer, Dipl.-Ing.....	10
PG Press-Bohr GmbH	10
Bender GmbH & Co. KG	10
Lothar Rapp GmbH	11
Holcim Kies und Beton GmbH	12
SECUTECH GmbH	17
Peter Noller GmbH	17
H.-P. Schmidt, Dipl.-Ing. (FH)	17
Schilling Bohr GmbH.....	20
Hermann Spengler GmbH & Co. KG	Umschlagseite 4



K+S Ingenieur-Consult
GmbH & Co. KG ■

Waldaustraße 13, 90441 Nürnberg
Tel: 0911-62793-0 Fax: 0911-62793-10
web: <http://www.ks-ingenieurconsult.de/>

Ihre Visionen werden Wirklichkeit.

Brückenbau
Ingenieurbau
Tunnelbau / U-Bahnbau
Industriebau
Hochbau

Unser Beitrag zum Ausbau der A8

Ausführungsplanung
Wasserbachtalbrücke



Bild: Eurovia Beton GmbH, Wasserbachtalbrücke



Auf dem richtigen Weg.

Infolge steigender Verkehrsaufkommen und nicht ausreichender Mittel haben sich die Anforderungen an die Erfassung, Bewertung und Instandhaltungsplanung bei Straßen erhöht. Die Spezialisten von TÜV Rheinland bieten mehr als einen prüfenden Blick. Mit innovativer Ausstattung und qualifizierten Mitarbeitern werden objektive Grundlagen geschaffen, mit denen Sie rechnen können. Flächendeckend und bundesweit. Unsere Dienstleistungen für den systematischen Straßenunterhalt und für die Bewertung im Sinne der Doppik:

- Zustandserfassung und -bewertung
- Zerstörungsfreie Bestimmung der Schichtdicken
- Bestimmung der Griffigkeit
- Durchführung der Tragfähigkeits-Messungen mit dem Falling-Weight-Deflectometer
- Berechnung der Tragfähigkeit von Oberbau, Unterbau und des gesamten Straßenaufbaus
- Prognose über das Tragverhalten und die Restnutzungsdauer
- Empfehlungen von Sanierungsmaßnahmen: Art, Umfang und Priorisierung
- Materialuntersuchungen
- Erfassung von Nebenanlagen und Straßenausstattung: Schilder, Gehwege, Bäume, etc.
- Durchführung von Verkehrsschauen und Beweissicherungen

Ihr Anliegen steht bei uns im Mittelpunkt. Genau richtig für Ihren Bedarf.

Wir freuen uns auf Sie!

TÜV Rheinland Industrie Service GmbH ■ Tel. 01803 252535 1500* ■ bautechnik@de.tuv.com ■ www.tuv.com



Die A 8 ist ein wichtiges Teilstück der Ost-West-Verbindung Wien–Paris mit einer Gesamtlänge von 495 km, davon 160 km in Baden-Württemberg.

Der erste Spatenstich zur Strecke 36, der heutigen A 8, erfolgte 1934. Im Jahr 1935 begannen die Vorbereitungsarbeiten und 1937 der eigentliche Bau an der Strecke 36 zwischen Leonberg/Eltingen und Karlsruhe.

Der Streckenabschnitt zwischen Leonberg/Eltingen und Pforzheim-Ost wurde am 05.11.1938 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben.

Die damalige Planung war nach den neuesten Erkenntnissen des Verkehrswegebbaus aufgestellt. Der zweibahnige Straßenquerschnitt erwies sich als richtungsweisend. Trotz der geraden Linienführung passte sich die Strecke an das Gelände an. Dies führte allerdings in Teilbereichen zu erheblichen Steigungen und Gefällen.

Von 1938 bis 1941 wurde an der Anschlussstelle Heimsheim das damalige Straßenmeistereigehöft errichtet, das bis 2005 in Betrieb war.

Nach Kriegsende wurde die Grenze zwischen der amerikanischen und der französischen Besatzungszone entlang der A 8 gezogen.

In den folgenden Jahren wurden dann an verschiedenen Schwerpunkten Baubüros für den Wiederaufbau der Autobahnen eingerichtet, unter anderem auch in Leonberg und Heimsheim.

In den 1970er-Jahren musste die Betonfahrbahn teilweise ersetzt werden.

Schon damals zeigte sich, dass die alte Autobahn dem gestiegenen Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht werden konnte. Der nicht frostsichere Unterbau wies starke Schäden auf, wegen des fehlenden Standstreifens war die Unterhaltung deutlich erschwert.

Die starken Steigungen verlangsamen den Schwerverkehr, der schnelle Verkehr wurde auf die zweite Spur gezwungen mit der Folge regelmäßiger Staubbildung.

Die Verkehrsbelastung, vor allem aber der hohe Schwerverkehrsanteil machten einen Ausbau auf sechs Fahrstreifen zwingend notwendig. 1992 wurden rund 56.000 Fahrzeuge am Tag gezählt, 2005 bereits über 71.000 Kfz/Tag. Die Prognose für 2010 ergab zwischen den Anschlussstellen Leonberg-West und Rutesheim einen DTV von 88.500 Kfz/Tag.



Stuttgart–Karlsruhe, Bau der Autobahn zwischen Perouse und Rutesheim



SM Heimsheim beim Strichziehen, 1950

Die Neuplanung der A 8 musste vielen Erfordernissen gerecht werden. Lärmschutz, Natur- und Umweltschutz besitzen heute einen höheren Stellenwert, die erforderliche Kapazität zur Abwicklung des Verkehrsaufkommens war beim Bau der alten Autobahn noch nicht vorstellbar.

Seit 1980 wurden fünf Varianten untersucht, die zu einer Optimierung des Entwurfes in Bezug auf die Belange des Naturschutzes und den Schutz der Anliegergemeinden vor dem Verkehrslärm führten.

In die Gesamtkonzeption war auch die Verkehrsentwicklung auf dem angrenzenden Straßennetz einzubeziehen. Die wirtschaftliche Entwicklung

des Ballungsraumes Stuttgart erforderte verbesserte Anbindungen an die A 8. Die B 295 zwischen Renningen und Leonberg wird jetzt nach Westen verschoben, die AS Leonberg-West und die AS Rutesheim neu gebaut. Damit wird das nachgeordnete Netz entlastet und die Erreichbarkeit für den Raum Heimsheim – Rutesheim – Renningen deutlich verbessert.

Neben der übergeordneten Bedeutung für den Durchgangsverkehr soll durch den Neubau der AS Rutesheim und der AS Leonberg-West das regionale Verkehrsnetz durch die hohe Attraktivität der neuen Autobahn nachhaltig entlastet werden.

An der neuen Anschlussstelle „Leonberg-West“ wird der Verkehr gebündelt und direkt von Leonberg bzw. von Calw auf die ausgebaute A 8 geleitet. Die Stadt Leonberg wird über die ebenfalls neu hergestellte Kreisstraße K 1011, die den nordwärts gerichteten Verkehr westlich an der Stadt vorbeiführt und den Verkehr auf das nachgeordnete Netz verteilt, deutlich entlastet. Auch die parallel zur Autobahn verlaufende Südrandstraße bekommt durch eine 900 m lange Fortsetzung einen Anschluss an den neuen Knotenpunkt.

Mit diesen Lückenschlüssen, den Verlängerungen von Südrandstraße und Brennerstraße in Leonberg, wird der überregionale Fernverkehr an das



BAB A 8 Leonberg - Heimsheim

Objekt- und Tragwerksplanung Ingenieurbauwerke



www.lap-consult.com



BW K1/7B



BW 6



BW K2/8A



Eisengriffalbrücke:
Genehmigungs- und Ausführungsplanung



Wasserbachtalbrücke

Büro Stuttgart
Heilbronner Straße 362
70469 Stuttgart
Telefon 0711 2506-0
Telefax 0711 2506-205
info@s.lap-consult.com

Jahrzehntelange Erfahrung auf allen Gebieten des konstruktiven Ingenieurbaus

- > kreative und innovative Entwürfe, wettbewerbsfähige Sondervorschläge
- > Ausführungsplanungen auf dem neuesten Stand der Technik
- > Prüfungen und Bauüberwachungen.

regionale Straßennetz angebunden. Die Brennerstraße wird als Kreisstraße 1011 vom Straßenbauamt des Landkreises Böblingen neu gebaut, die Verlängerung der Südrandstraße wird mit dem Ausbau der Autobahn hergestellt.

Die neue Autobahnanschlussstelle Rutesheim bindet den Raum zwischen Weil der Stadt und Weissach direkt an die A 8 an. Zur Entlastung der Stadt Rutesheim hat der Landkreis Böblingen zeitgleich die Nordumfahrung Rutesheim als K 1082 fertiggestellt.

Die A 8 wird im Bestand umgebaut, wobei die Achse der Hauptfahrbahn in Lage und Höhe verbessert wird.

Zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und der Anschlussstelle Heimsheim wird die A 8 von 4 auf 6 Fahrstreifen mit Standspur ausgebaut. Inklusiv Standspur, Rand- und Mittelstreifen wird die gesamte Trasse 35,5 m breit.

Die Gradienten werden durch Einschnitte mit bis zu 13 m Tiefe bzw. mit Brückenbauwerken den heutigen Standards angeglichen.

Mit dem Ausbau müssen die bisher kreuzenden Straßen ebenfalls angepasst werden. So muss die K 1011 auf eine Länge von 800 m, die K 1012 auf eine Länge von 400 m, die K 1060 auf 700 m und die L 1180 auf insgesamt 900 m verlegt bzw. ausgebaut werden.

Zum Schutz der umliegenden Gemeinden vor dem Verkehrslärm sind Maßnahmen in erheblichem Umfang vorgesehen. Neben begrünten Lärmschutzwällen und Lärmschutzwänden wird in Teilbereichen ein lärmindernder Fahrbahnbelag zur Lärmreduzierung eingebaut.

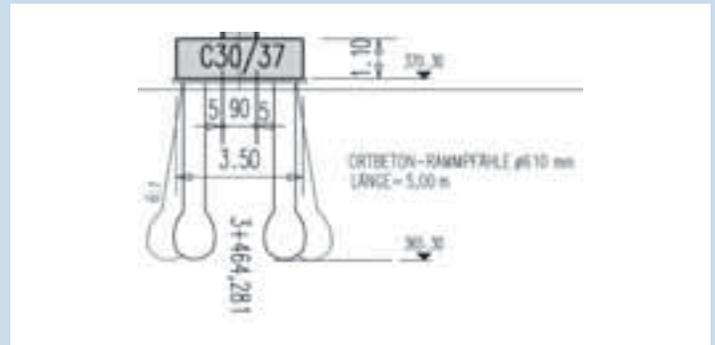
Auch der Schutz des Oberflächen- und Grundwassers wird deutlich verbessert. Sämtliches Oberflächenwasser der A 8 und der Nebenstrecken wird jetzt in Regenrückhalte- und Regenklärbecken gereinigt und gedrosselt abgeleitet.

1997 konnte das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen werden



Der stratigrafisch tiefste im Untersuchungsgebiet ausstreichende geologische Horizont wird von den harten, grauen Kalksteinen des Hauptmuschelkalkes gebildet. Auf diesem etwa 80 m mächtigen Kalkstein verläuft die A 8 im westlichen Teil des Streckenabschnittes. Im Wasserbachtal, im Eisengriff-tal und im Bereich der neuen Anschlussstelle Rutesheim wird der Muschelkalk von Gesteinen des Lettenkeupers überlagert. Dieser Schichtenverband besteht aus einer insgesamt etwa 20 m mächtigen Wechselfolge von Tonsteinen, Sandsteinen und Dolomithorizonten. Östlich des Wasserbachtals wird der felsige Untergrund von den bunten, gipsführenden Tonsteinen des Gipskeupers gebildet, die eine Mächtigkeit von etwa 90 m erreichen.

Im Bereich des Hauptmuschelkalkes und des Lettenkeupers werden diese Gesteine vielfach von gelbblauem Lößlehm in Mächtigkeiten bis



Gründung des Mittelpfeilers auf Rammpfählen

zu 5 m bedeckt. Ausgedehnte Lößlehmdecken treten bei Rutesheim-Heuweg, bei der Anschlussstelle Rutesheim und bei der Anschlussstelle Heimsheim auf.

Als jüngste geologische Schicht sind im Wasserbachtal Ablagerungen aus Auelehm vorhanden.

Folgen für die Bauausführung

Die Straßendämme im Bereich der neuen Anschlussstelle Leonberg-West wurden nach

Abtrag des Mutterbodens auf den Hanglehm aufgesetzt. Durch die Auflast wurde der Hanglehm und die darunter liegende Lößlehm-schicht verdichtet. Erst nach Abklingen der dabei entstandenen Setzungen konnte der Straßenoberbau aufgebracht werden.

Das zentrale Kreuzungsbauwerk der Anschlussstelle Leonberg-West musste über Rammpfähle mit Fußerverweirung auf der bodenmechanisch festen Schicht in 9 m Tiefe gegründet werden.

Ihre Partner im Erdbau



BENDER

GmbH & Co. KG
Tel. 0 64 07 – 91 02 0
Fax. 0 64 07 – 91 02 22
www.bender-rekultivierungen.de
- Europaweit -

Nass- und Trockenansaat – Erosionsschutz – Bodenmelioration

PG-Press-Bohr GmbH



Rohrvortriebe DN 100 - DN 1600
gesteuert und ungesteuert

OT Pleißen
Hohensteiner Straße 165
09212 Limbach-Oberfrohna
www.press-bohr.de

Telefon: 0 37 22/9 29 09
Telefax: 0 37 22/8 72 96
Mobil: 01 63/8 92 90 90
01 72/8 99 48 46

seit 1983
GESITEC
GmbH

Ingenieurgesellschaft für
Arbeitssicherheit und Umwelttechnik

Tel.: (07141) 2742-20
www.gesitec-gmbh.de

Kompetent in

- Sicherheits- und Gesundheits-schutzkoordination (SiGeKo)
- Betreuung nach Arbeitssicherheitsgesetz
- Gefahrenabwehr, Brandschutz
- Risikomanagement nach ONR 49003

Kleines Wegle 4, 71691 Freiberg

Dipl.- Ing. Hans Albert Wittmer
Freier Garten- und Landschaftsarchitekt

Freiraumplanung bis Freiraumgestaltung
UVS LBP LAP FFH GOP

Tiroler Straße 45
70329 Stuttgart - Uhlbach

Telefon 0711 - 328 333
BueroWittmer@t-online.de

Dem 6-streifigen Ausbau der A 8 wurde der Regelquerschnitt RQ 35,5 zugrunde gelegt.

Der Regelquerschnitt setzt sich aus den folgenden Elementen zusammen:

Mittelstreifen	2 x 1,75 m
Innerer Randstreifen	2 x 0,75 m
Fahrspuren	2 x (3,50 + 3,50 + 3,75) m
Äußerer Randstreifen	2 x 0,50 m
Standstreifen	2 x 2,50 m
Seitenstreifen	2 x 1,50 m (Damm), 2 x 1,00 m (Einschnitt)

Für den Fahrbahnaufbau wurde die Bauklasse SV gewählt:

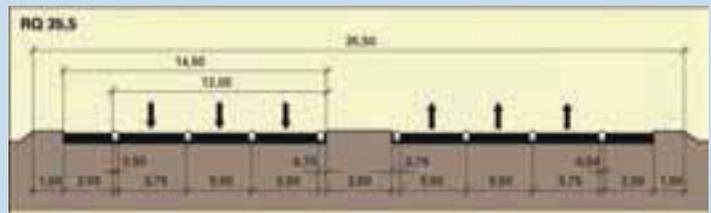
- 4 cm Splittmastixasphalt 0/11 S, PmB 45
- 8 cm Asphaltbinderschicht 0/16 S, PmB 45
- 22 cm Asphalttragschicht 0/32, 50/70
- 36 cm Frostschuttschicht

In den Bereichen mit erhöhtem Anspruch auf Lärmschutz wurde die Splittmastixdeckschicht durch eine Decke aus lärmarmem offenporigem Asphalt ersetzt.

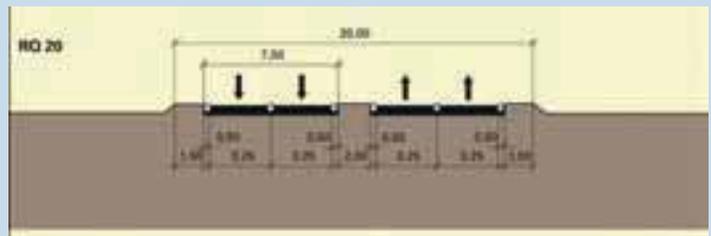
Die B 295 wurde im Bereich der Anschlussstelle Leonberg-West mit dem Regelquerschnitt RQ 20 hergestellt.

Auch die B 295 erhielt einen Fahrbahnaufbau der Bauklasse SV.

Für die L 1180 wurde der RQ 10 mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 7,00 m gewählt.



Regelquerschnitt RQ 35,5 (Systemskizze)



Regelquerschnitt RQ 20 (Systemskizze)



Lothar Rapp GmbH
Bohr- und Sprengunternehmen



Seemühle 8
71665 Vaihingen/Enz

Telefon 0 70 42 / 146 17
Telefax 0 70 42 / 166 30

Internet
www.lothar-rapp.de

E-mail
info@lothar-rapp.de



Für beste Verbindungen in jeder Richtung.

Wer Brücken schlägt für die Zukunft, braucht tragfähige Partnerschaften in jeder Hinsicht. Wir von Holcim sind zuverlässig zur Stelle – mit streng kontrollierter Zement- und Betonqualität und einem engagierten Service, der auch Unvorhergesehenes überbrücken kann.

Die Holcim (Süddeutschland) GmbH ist eine Tochtergesellschaft des weltweit tätigen Baustoffherstellers Holcim Ltd. Die Kernbereiche des Unternehmens sind Zement, Kies und Beton. Großes Know-how und langjährige Erfahrung tragen zu maßgeschneiderten Lösungen bei. Neben dem Zementwerk zählen 13 Betonwerke, drei Kieswerke und ein Trockensandwerk im süddeutschen Raum zum Unternehmen.

Holcim Kies und Beton GmbH · Region Stuttgart
Am Mittelkai 18 · 70327 Stuttgart

Verkehrsführung während der Bauzeit

Die Bauarbeiten begannen 2003 mit dem Bau der Neuenbühlalbrücke – Baubeginn des Hauptlooses war im März 2006.

Die Baumaßnahme musste unter voller Aufrechterhaltung des Verkehrs abgewickelt werden. Während der Bauzeit wurden je Fahrtrichtung grundsätzlich zwei Fahrspuren dem Autobahnverkehr zur Verfügung gestellt. Die Brücken wurden so hergestellt, dass der Verkehrsraum nicht beeinträchtigt wurde. Einige Bauwerke wurden halbseitig errichtet, andere Brücken wurden überhöht hergestellt und später in ihre endgültige Lage abgesenkt.

In kritischen Bereichen erfolgte die Trennung des Baufeldes von den unter Verkehr befindlichen Verkehrsflächen durch Betonschutzwände. Damit konnte die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs innerhalb der Baumaßnahme gewährleistet werden.

Im Zuge der Bauabwicklung mussten sämtliche querenden öffentlichen Wege zeitweise gesperrt werden. Teilweise war eine großräumige Umleitung nicht möglich. Zur Aufrechterhaltung des zwischenörtlichen Verkehrs wurden aufwändige Provisorien benötigt.

- Um die Straßenanbindung für die Ortsteile Silberberg und Heuweg sicherzustellen, mussten während der Bauzeit provisorische Straßen und ein provisorisches Bauwerk hergestellt werden.
- Die Vollsperrungen an den Kreisstraßen K 1012 und K 1060 wurden durch provisorische Straßen auf ein Mindestmaß beschränkt.

Beim Neubau der Unterführung der L 1180 unter der A 8 war die Funktion der Landesstraße als Bedarfsumleitung der Autobahn zu berücksichtigen. Die L 1180 musste für Sperren der A 8 so hergestellt werden, dass der Verkehr im Notfall binnen einer Stunde auf der Bedarfsumleitungsstrecke fließen konnte.

Die **Bauarbeiten des Hauptlooses** wurden in vier Bauphasen eingeteilt.

In der **Bauphase 1** wurden alle provisorischen Verbreiterungen und Mittelstreifenüberführungen an der alten A 8 erstellt sowie die Baustelle eingerichtet.

Im Mai 2006 begann die **Bauphase 2** mit der Herstellung einer Richtungsfahrbahn – von Leonberg bis zur Eisengriffalbrücke in Fahrtrichtung Karlsruhe und von der Eisengriffalbrücke bis Heimsheim in Fahrtrichtung Stuttgart. Gleichzeitig wurden die jeweiligen nördlichen bzw. südlichen Brückenabschnitte erstellt. Am 26.07.2007 wurde der A 8-Verkehr auf die fertiggestellte Richtungsfahrbahn umgelegt.

In **Bauphase 3** (ab 26. Juli 2007) wurden die jeweils gegenüber liegenden Straßenabschnitte hergestellt. Die Bauwerke konnten jetzt komplettiert werden.

In **Bauphase 4** wird die Strecke in Betrieb genommen und die Provisorien werden zurückgebaut. Ab Oktober 2008 werden die Restarbeiten unter voller Verkehrswirkung der A 8 ausgeführt.

Im Anschluss an das Hauptloos werden noch einzelne Fach-

lose getrennt ausgeführt. Im Herbst 2008 wird mit der Erstellung der Lärmschutzwand bei Leonberg begonnen und im Frühjahr 2009 werden die Bepflanzungsarbeiten durchgeführt. Mit dem endgültigen Abschluss der Bauarbeiten ist für Mitte 2009 zu rechnen.



Bauphase 2



Bauphase 3



Nach dem Bauphasenplan werden die beiden Brückenhälften der Wasserbachtalbrücke nacheinander hergestellt.



Preflexträger der Unterführung der S-Bahn nach der Anlieferung



Ansicht der Eisenriffalbrücke von Westen

Im Zuge der künftigen Trasse der A 8 befinden sich 16 neue Ingenieurbauwerke, von welchen die Neuenbühtalbrücke bereits vor Beginn des Hauptloses fertiggestellt wurde. Außerdem wurde ein bereits bestehender Durchlass mit einem Wellstahlrohr verlängert.

Sechs der Bauwerke sind auf Betonpfählen gegründet. Insgesamt wurden nahezu 35.000 m³ Beton und 5.000 t Beton- und Spannstahl eingebaut.

Da die Höhenlage von alter und neuer Autobahn wegen der geänderten Gradienten teilweise stark von einander abweichen, konnten verschiedene Bauwerke zunächst nur halbseitig erstellt werden. Erst nach Umlegung des Verkehrs auf die fertiggestellte Fahrbahn konnte die zweite Überbauhälfte hergestellt werden.

Wasserbachtalbrücke (7219 641)

Die fünffeldrige Brücke mit einer maximalen lichten Höhe von ca. 11 m überquert den Wasserbach, die Wasserbachstraße und ein Regenrückhaltebecken. Das Bauwerk besteht aus zwei getrennten Spannbetonüberbauten. Stützen und Widerlager sind auf Bohrpfählen tiefgegründet. Auf den Brückenkappen befinden sich 2 bzw. 4 m hohe Lärmschutzwände.

Entwurf: BUNG Ingenieure AG, Stuttgart
Leonhardt, Andrä und Partner, Stuttgart
Stützweite: 17,77 m, Gesamtlänge ca. 156 m
Breite: 36,0 m zwischen den Geländern

Unterführung S-Bahn (7219 688)

Die Einfeldbrücke besteht ebenfalls aus zwei getrennten Überbauten, die sich jeweils aus sechs Doppelverbundträgern (sogenannte „Preflexträger“) zusammensetzen. Die Preflexträger wurden vorgefertigt und in ihrer endgültigen Lage mit Ortbeton ergänzt. Diese Bauweise erlaubte, in Kombination mit anderen Maßnahmen, eine Aufrechterhaltung des S-Bahn-Verkehrs während der gesamten Bauzeit.

Auf der Brücke sind Lärmschutzwände analog zur Wasserbachtalbrücke aufgestellt.

Entwurf: BUNG Ingenieure AG, Stuttgart
Stützweite: 17,77 m
Breite: 36,0 m zwischen den Geländern

Eisengriffalbrücke (7119 595)

Die Zweifeldbrücke mit einer lichten Höhe von maximal 14 m sichert den Kaltluftabfluss aus dem Tal. Nachdem die alten Dämme entfernt sind, kann der Eisengriffgraben jetzt wieder als Kaltluftschleuse für den Ort Rutesheim wirken.

Zwei nach Fahrrichtungen getrennte Überbauten wurden vor Ort hergestellt. Die Brücke ist auf der Nordseite Richtung Rutesheim mit einer bis zu 5,90 m hohen Lärmschutzwand ausgestattet.

Entwurf: Referat 43, Regierungspräsidium Stuttgart
Stützweite: 67,0 m + 67,0 m (= 134,0 m)
Breite: 36,0 m zwischen den Geländern

Überführung K 1012 und K 1060

(7219 622, 7219 596)

Diese zwei Einfeldrahmenbrücken überspannen jeweils die neue Autobahn ohne Mittelstütze. Mit einer Spannweite von 70,46 m und 61,12 m sind sie die statisch komplexesten Bauwerke der Strecke.

Entwurf: Schlaich Bergermann und Partner, Stuttgart
Stützweite: 70,46 m bzw. 61,12 m
Breite: 14,15 m bzw. 14,55 m zwischen den Geländern

Überführung L 1180 AS Rutesheim

(7119 599)

Die Zweifeldbrücke überführt die L 1180 über die Autobahn. Dieses Bauwerk ist Teil der neuen Anschlussstelle Rutesheim.

Das Bauwerk wurde überhöht hergestellt und später auf die endgültige Höhe abgesenkt. Widerlager und Mittelpfeiler sind auf Bohrpfählen tiefgegründet.

Entwurf: Referat 43, Regierungspräsidium Stuttgart, Decker Ingenieurgesellschaft, Böblingen
Stützweite: 36,25 m + 36,25 m (= 72,5 m)
Breite: 12,75 m zwischen den Geländern

Neuenbühlalbrücke

(7119 600)

2003 begannen die Arbeiten an dieser Vierfeldbrücke, die seit 2004 fertiggestellt ist.

Der Überbau wurde im Takt-schiebeverfahren erstellt.

Entwurf: Prof. Bechert und Partner, Stuttgart
Stützweite: 2 x 55,0 m + 2 x 45,0 m (= 200,0 m)
Breite: 36,0 m zwischen den Geländern

Unterführungen

(7119 623, 7119 624)

Mit diesen Bauwerken werden Wirtschaftswege bzw. die L 1180 unter der B 295 und der A 8 unterführt.

Entwürfe: Referat 43, Regierungspräsidium Stuttgart
Stützweiten: 10,8 m bzw. 6,2 m
Breiten: 68,70 m bzw. 56,44 m zwischen Rahmenanfang und -ende



Überführung K 1012, Ansicht Ost



Neuenbühlalbrücke, im Hintergrund alte A 8



BW 14 Unterführung der L 1180: Digitales 3-D-Modell



Einfeldrahmenbrücke mit gekrümmtem Grund- und Aufriss.

Überführung Wirtschafts- weg (7219 623)

Besonderheiten dieses Bauwerkes sind die starke Grundrisskrümmung und die abschnittsweise Herstellung. Das Bauwerk dient als Überführung eines Wirtschaftsweges bzw. als Betriebsumfahrt kurz vor der neuen AS Leonberg-West.

Entwurf: Leonhardt, Andrä und Partner

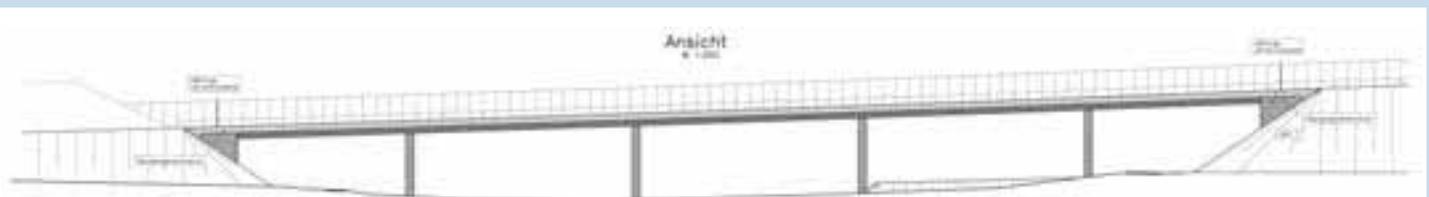
Stützweite: 50,85 m

Breite: 6,0 m zwischen den Geländern

Sonstige Bauwerke

Neben den oben aufgeführten Brückenbauwerken wurden im Zuge der Maßnahme auch sieben Regenklär- und Regenrückhaltebecken, mehrere Lärmschutzwände an der Strecke und diverse Stützkonstruktionen (u. a. Stahlbetonstützwände, Gabionenwände, Bewehrte-Erde-Konstruktionen) erstellt.

Besonders zu erwähnen ist die 100 m lange und bis zu ca. 5,50 m hohe Winkelstützwand bei der Doline Asartas sowie die 795 m lange und bis zu 7,0 m hohe Lärmschutzwand an der Südrandstraße, für welche ein spezielles Gestaltungskonzept erarbeitet wurde.



Wasserbachtalbrücke (7219 641)



Eisengrifftalbrücke (7119 595)



Überführung L 1180 AS Rutesheim (7119 599)



Schmid Hans-Peter Dipl.-Ing. [FH]
 Remsstraße 22 ▪ 73614 Schorndorf
 Tel.: 07181/253107 ▪ Fax: 07181/253108
 E-Mail: info@statik-schmid.de

Wir führten die Ausführungsplanung für folgende Bauwerke durch:

- BW 7119 635 Stützwand "Doline Asartas"
- Regenklärbecken 1.1, 1.2, 2, 3, 4, 5, 6
- Mitwirkung Abbruchkonzepte BW K6/4A und K7/8

Wir bedanken uns bei der Bauherrschaft, den Prüfengeuren und unseren Auftraggebern für die gute Zusammenarbeit.



INNOVATIV, FLEXIBEL, LEISTUNGSSTARK

- Baufeldrodungen
- Straßenreinigung
- Kehren von Straßen, Wegen und Plätzen
- Lärmschutzwand - und Tunnelreinigung
- Mäharbeiten
- Baumpflege
- Gehölzrückschnitt
- Häckseln von Grünabfällen
- Zerspanen von Baumstubben
- Lieferung von Holzhackschnitzel
- Private Grundstückspflege
- Kanalspülung
- Grabenräumung
- Bankettabräsung
- Mähen und Pflege von Golfplätzen

NOLLER Landschaftspflege
 Marhördter Straße 38 · 71577 Großerlach-Schönbronn
 Tel.: 07192 -92 45 0 · Fax: 07192 -92 45 29
 www.noller-landschaftspflege.de · info@noller-landschaftspflege.de



www.alles-deutschland.de

Ihre Stadt.

Ihr Leben.

Ihre Seite.

Konzerte, Ausstellungen Sportveranstaltungen, Restaurants, Biergärten, **Alle** Bringdienste **Infos** Sportstudios, Kartbahnen, Schwimmbäder **über** Saunen, **Ihre** Vereine, Hotels, Campingplätze, **Stadt** Ferienwohnungen, Theater Stadtpläne, Routenplaner Fabrikverkäufe, Immobilien, Jobs ...



SICHERHEIT, SERVICE UND TECHNIK IM STRASSENVERKEHR

*Mobiles Wechselverkehrszeichen
 Beispiel: Mobile Stauwarnanlage "Staugefahr" oder "Stau".
 Für den Einsatz an BAB-Baustellen oder kurzfristigen Engstellen, z.B. 4+0-Verkehr, Spurreduzierung 3 auf 2 oder 2 auf 1 zur Vermeidung von Unfällen im Staubereich.

info@secutec.de
 www.secutec.de



Eisvogelbiotop am Tiefenbach bei Leonberg



Renaturierter Eisengriffgraben bei Rutesheim

Durch Neubau und Ausbau von Straßen kommt es zu verschiedenen Eingriffswirkungen, die in baubedingte, anlagebedingte und betriebsbedingte Wirkungen zu unterscheiden sind.

■ Baubedingte Wirkungen resultieren aus den während der Bauausführung auftretenden Belastungen durch den Einsatz von Maschinen und Baustoffen. Mit entsprechenden Schutzmaßnahmen, wie z. B. Bauzäunen, bleiben solche baubedingte Auswirkungen auf den unumgänglichen Bereich beschränkt. In ökologisch wertvolle Flächen wird dadurch nicht eingegriffen.

■ Als betriebsbedingte Wirkungen werden Emissionen der Kraftfahrzeuge oder Zerschneidungswirkungen, die vom fließenden Verkehr ausgehen, bezeichnet.

■ Anlagebedingte Wirkungen resultieren aus den Veränderungen des neuen Zustands gegenüber der ungestörten Situation. Im Zuge des Ausbaus der A 8 sind 14 Hektar neue Belagsflächen entstanden. Durch Ausgleichen der vorhandenen Senken und Kuppen entstanden hohe Dämme und tiefe Einschnitte. Die Nebenflächen vergrößerten sich gegenüber der alten Autobahn um 26 Hektar. Die alte Autobahn zwischen Leonberg und Heimsheim beanspruchte bereits eine Fläche von 50 Hektar, die neue Autobahn belegt nun eine Fläche von 90 Hektar.

Die beim Bau der Autobahn entstandenen Eingriffe in Na-

tur und Landschaft sind durch entsprechende landschaftspflegerische Maßnahmen auszugleichen.

Die betriebs- und anlagebedingten Wirkungen konnten in erster Linie durch die Wahl einer unter landschaftsplanerischen Gesichtspunkten optimierten Trasse minimiert werden. U. a. wurden an drei Stellen die alten Autobahndämme abgetragen und durch große Talbrücken ersetzt. Damit konnte die Durchgängigkeit der Täler wieder hergestellt werden.

Zum Ausgleich der dann noch verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild wird eine Reihe von ökologisch wirksamen Maßnahmen umgesetzt. Neben der straßenbegleitenden Bepflanzung und der Neuanlage von Streuobstwiesen und Gehölzen werden vorrangig Gewässer wieder offen gelegt oder ökologisch aufgewertet.

In Zusammenarbeit mit den örtlichen Naturschutzverbänden in Leonberg wurden Bruthöhlen für den Eisvogel am Tiefenbach angelegt.

Mit der Förderung von Halbtrockenrasengebieten und der Extensivierung bisher intensiv genutzter landwirtschaftlicher Flächen werden ökologische Trittsteine geschaffen, die dem Austausch bedrohter Arten dienen werden.

Insgesamt werden im Umfeld der A 8 auf einer Fläche von 25 Hektar Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen realisiert. Im Bereich der Neuenbühlalbrücke und bei Rutesheim werden nicht mehr benötigte Autobahnflächen zurückgebaut und als Ausgleichsflächen gestaltet.

Gewässerrenaturierung Eisengriffgraben und Maisgraben

Auf einer Länge von 500 Metern erhält der jetzt noch geradlinig verlaufende Maisgraben östlich von Warmbronn ein neues, geschwungenes Bachbett und eine naturnahe Bepflanzung. Nahezu abgeschlossen ist die Renaturierung des Eisengriffgrabens bei Rutesheim. Der Eisengriffgraben wurde mäandrierend durch das Tal geführt und punktuell mit Erlen, Weiden und anderen heimischen Gehölzen bepflanzt. Die an das Gewässer angrenzenden Flächen wurden mit einer artenreichen Blumenwiesenmischung angesät. Diese Flächen sind großflächig erworben worden, um in Zukunft eine extensive Nutzung der Gewässerrandstreifen gewährleisten zu können.

Das Tal des Eisengriffgrabens wird künftig nicht mehr durch die Autobahn abgeriegelt sein, da ein großzügiges Brückenbauwerk den Talraum überspannt. Dies hat positive Auswirkungen auf die Ökologie, die Erholung und nicht zuletzt auf das Stadtklima in Rutesheim.

Ausgleichsmaßnahmen an Wasserbach, Tiefenbach und Glems

Auch im Wasserbachtal ist der alte Straßendamm abgetragen worden. Das Tal wird jetzt mit einer weiten Brücke überspannt. Dies ermöglicht eine natürlichere Gestaltung des Gewässers und des gesamten Talraumes. Am Tiefenbach bei Leonberg ist unter Mitwirkung des Bürgervereins Eltingen ein Eisvogelbiotop entstanden. In eine Steilwand aus Sandsteinblöcken wurden Brutröhren für den Eisvogel eingebaut und



Begrünung der Böschungen im Nassansaatverfahren

der Gewässerlauf naturnah gestaltet.

Als größte Einzelmaßnahme ist die Renaturierung der Glems im Bereich der ehemaligen Kläranlage bei der Felsensägmühle zu nennen. Die Glems ist dort durch ein altes Wehr und eine Verdolung unterbrochen. Die offenen Bereiche sind tief eingeschnitten und kanalartig verbaut. Hier entsteht durch Ausbau des Wehres, Öffnung der Verdolung und Schaffung eines natürlichen Flussbettes ein naturnahes Gewässer.

Schutz und Entwicklung vorhandener Biotopflächen – Schaffung neuer Lebensräume

Im Bereich zwischen Rutesheim und Heimsheim werden bestehende Biotope durch Flächenankauf und gezielten Schutz entwickelt und dauerhaft gesichert. Es handelt sich dabei um einen Steinbruch (Steinbuß), eine Doline (Asartas) und extensiv bewirtschaftete Fläche im Bereich Kuhstelle (neue Anschlussstelle Rutesheim). Wo in den Wald eingegriffen wurde, werden neue Waldflächen begründet und ökologisch hoch-

wertige, abgestufte Waldränder geschaffen. Auf weiter von der Fahrbahn abgerückten Flächen sind Ergänzungspflanzungen von Obstwiesen und Feldhecken vorgesehen.

Gestaltung der Fahrbahn- nebenflächen

Auch auf den Fahrbahnnebenflächen (insgesamt 50 ha) haben die landschaftspflegerischen Belange Berücksichtigung gefunden. Straßenböschungen und Lärmschutzwälle wurden mit gebietsheimischen Wildpflanzen im Nassansaatverfahren begrünt oder werden noch bepflanzt. So entstehen dort artenreiche Blumenwiesen, Hecken und Gebüsche. In den Böschungen wachsen jetzt Blumen und Kräuter mit klangvollen Namen wie: Färberkamille, Wundklee, Wirbeldost, Ackerwitwenblume oder Moschusmalve, Lichtnelke, Natternkopf, Gelber Wau und Johanniskraut.

Aber auch altbekannte Arten wie Margerite, Klatschmohn, Schlüsselblume und Wilde Möhre werden auf den Böschungen und in den Nebenflächen zu finden sein.

Baulastträger

Bundesrepublik Deutschland, außerdem Land Baden-Württemberg mit der L 1180 und Landkreis Böblingen mit der K 1011, K 1012 und K 1060.

Planung

Erste Planungsüberlegungen:
Anfang der 80er-Jahre
Genehmigung des Vorentwurfs:
16.06.1994
Planfeststellung: 28.04.1997

Verkehrsbelastung

DTV 2010 AD Leonberg–AS Leonberg-West
= 93.300 Kfz/24 h (Prognose)
DTV 2010 AS Leonberg-West–AS Rutesheim
= 88.500 Kfz/24 h (Prognose)
DTV 2010 AS Rutesheim–AS Heimsheim
= 74.200 Kfz/24 h (Prognose)

Kosten

Gesamtkosten: ca. 100,0 Mio. Euro
davon Baukosten: ca. 93,1 Mio. Euro
davon Grunderwerb: ca. 6,9 Mio. Euro

Projektdaten

Querschnitt
A 8 RQ 35,5
B 295 RQ 20
L 1180 RQ 10
K 1012 RQ 9
K 1060 RQ 10
K 1011 RQ 10,5

Länge der Baustrecke

10,4 km Autobahn
2,3 km Nebenstrecken

Erdarbeiten 1.300.000 m³

Ingenieurbauwerke
16 Straßenbrücken

Entwässerung
30.000 m Entwässerungsleitung
7 Regenklär-/Rückhaltebecken

Oberbau
170.000 m² Offenporiger Asphalt
180.000 m² Splittmastixasphalt

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 25 ha

Begrünte Fahrbahnnebenflächen 50 ha

Lärmschutz
7.800 m Wall bis 13 m hoch
500 m Steilwall bis 9 m hoch
5850 m Wand bis 4 m hoch
170.000 m² lärmindernder Belag

Bauzeit
Neuenbühlalbrücke 2003–2004
Hauptlos 2006–2008
Lärmschutzwand Leonberg 2009
Bepflanzung 2009
Ausgleichsmaßnahmen 2009



SCHILLING
BOHR GmbH

Crimmitschauer Straße 54 · 04626 Schmölln/Thür. · Telefon: (03 44 91) 5 44-0

- Bohrpfehlgründungen
- Verbau und Verankerungen
- Spritzbeton
- Brunnen- und Baugrundbohrungen
- Horizontalbohrung und Pressungen



altes Bauwerk direkt nach der Sprengung
Rechts: neues Bauwerk

EUROVIA verbindet Menschen.



EUROVIA
TEERBAU

Asphalt- und Betonstraßenbau ■ ■ Lärmschutzkonstruktionen
Tief- und Kanalbau ■ ■ Baustoff-Recycling
Produktion und ■ ■ Entwicklung
Vertrieb von Asphaltmischgut ■ innovativer Straßenbaustoffe

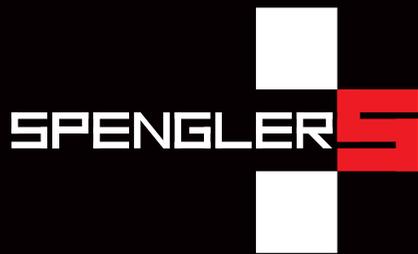
EUROVIA Teerbau GmbH
Niederlassung Stuttgart

Benzstraße 4 · 71272 Renningen

Tel: +49 (0) 7159/1670-0 · Fax: +49 (0) 7159/1670-20

E-Mail: baden-wuerttemberg.teerbau@eurovia.de

www.eurovia.de



BSWF

»System Spengler«[®]

»EASI-SET[®]/J-J Hooks[™]«

Auch wir gratulieren zur Eröffnung der BAB A8, M8/14 6-streifiger Ausbau AD Leonberg - AS Heimsheim passive Schutzeinrichtung mit BSWF System Spengler



weitere von uns realisierte Projekte:



BAB A9 AS Lobenstein - AS Rudolphstein



BAB A113n AD Neukölln



BAB A96 AS Memmingen - AS Erkheim



BAB A6 Neckartalübergang



BAB A9 München-Nürnberg, Allianz-Arena

Das starke Stück Sicherheit!

Hermann Spengler GmbH & Co. KG · Postfach 1332 · 73479 Ellwangen
Telefon 07961 - 90880 · Fax 07961 - 908830 · www.spengler.de · info@spengler.de



Neuenbühtalbrücke



Wasserbachtalbrücke

WEKA info verlag gmbh

Lechstraße 2

86415 Mering

Telefon 08233 384-0

Fax 08233 384-103

info@weka-info.de

www.weka-info.de



Ein Unternehmen der
Media-Print Group GmbH



WIR ZIEHEN DIE SEITEN ANDERS AUF!

„Gute Beratung sorgt dafür, dass Ihr Medium genauso gut zu Ihnen passt, wie ein Maßanzug vom Schneider.“

Broschüren können viele, wir auch. Aber WEKA kann mehr. Damit ein hochwertiges Medium für die Öffentlichkeitsarbeit unserer kommunalen oder privatwirtschaftlichen Partner entsteht, gehen wir von Anfang an mit Ihnen zusammen einen gemeinsamen Weg. Mit kompetenten Ansprechpartnern vor Ort. Mit qualifizierten Projektmanagern, Redakteuren, Fotografen und Grafikern. Mit einem erfolgreichen Vertriebsteam, das eine solide Finanzierung garantiert. Übrigens als einziger Verlag bundesweit. Gehen Sie doch fürs Erste einfach ein paar Schritte mit und sehen Sie, was WEKA kann...

...MEHR REICHWEITE

Wir holen das Leben in unsere Produkte: Mit Interviews von Entscheidern und Bürgern, mit Fotos von Menschen aus Ihrer Region. Außerdem finden wir für jede geforderte Auflagenhöhe und jede angesprochene Zielgruppe den richtigen Produktionsweg: Egal ob Hochglanzdruck oder Zeitungsrotation.

„Eine große Reichweite entsteht durch individualisierte Inhalte und ergänzende Sonderdrucke.“

...MEHR BERATUNG

Wir arbeiten deutschlandweit mit zahlreichen Gemeinden und Städten und wissen deshalb genau: Bayern ist nicht Hamburg, eine Großstadt ist nicht zu vergleichen mit einer ländlichen Tourismusdestination. Deshalb wohnen und leben unsere Ansprechpartner dort, wo sie ihre Kunden betreuen.

„Eine gute Gestaltung beginnt mit einer Idee und hört nie auf.“


cityinfoclip



www.cityinfoclip.de

„Werbung lebt von Ideen.“

