totallokal | Weitere Informationen finden Sie unter: www.total-lokal.de

27

B 27, vierstreifiger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren

Bauabschnitt III: Dußlingen Nord bis Nehren

Bundesministerium
für Verkehr
und digitale Infrastruktur

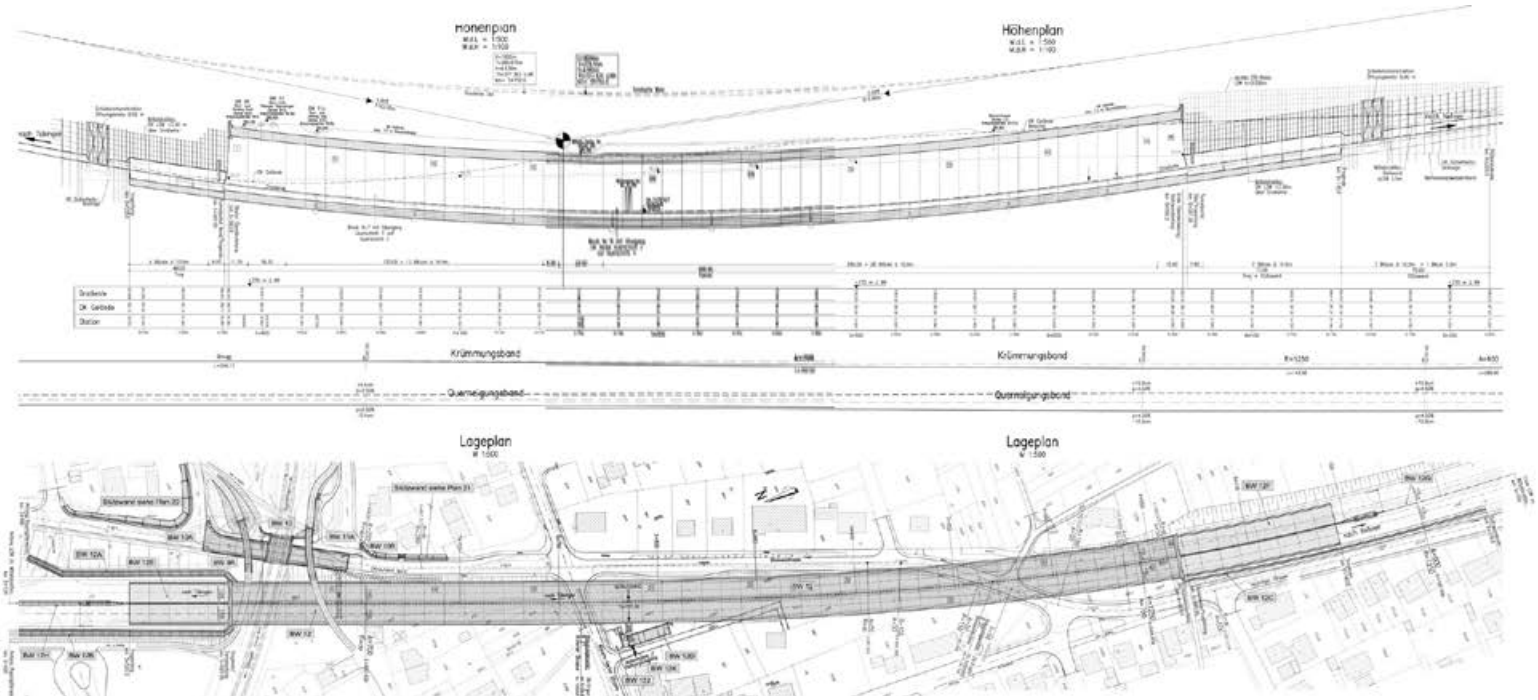
Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

totallokal | Weitere Informationen finden Sie unter: www.total-lokal.de

Zweibahniger Ausbau der B27 zwischen Tübingen und Nehren

Leonhardt, Andrä und Partner



Entwurfsplanung
Ausschreibung
Genehmigungsplanung
Statisch-konstruktive Prüfung

für
Lärmschutztunnel Dusslingen
Trogbauwerke
Havariebecken
Löschwasserbehälter
Pumpenschacht
Betriebsgebäude
Stützwände
begrünbare Raumgitterwände
Eisenbahnüberführung
zwei Fuß- und Radwegbrücken

www.lap-consult.com

Inhaltsverzeichnis

Grußwort Alexander Dobrindt, MdB **2**
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Grußwort Winfried Hermann **3**
Minister für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Grußwort Hermann Strampfer **4**
Regierungspräsident im Regierungspräsidium Tübingen

Grußwort Thomas Hölsch **5**
Bürgermeister der Gemeinde Dußlingen

Die Bundesstraße 27 **6**
– Der Verlauf der B 27 6
– „Schweizer Straße“ Chaussee entlang der Schwäbischen Alb 6
– Die vierstreifige B 27 7

B 27 – vierstreifiger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren **8**
– Planungsgeschichte 8
– Vierstreifiger Ausbau 8
– Chronologie Planung und Bauausführung Bauabschnitt I bis III 9
– Bauabschnitt I und II 11
– Daten und Kosten Bauabschnitt I und II 13
– Vorarbeiten für den Bauabschnitt III 15
– Bauabschnitt III 16
– Straßenbau Dußlingen Mitte mit Lärmschutztunnel Dußlingen 17
– Straßenbau Dußlingen Süd mit Knoten Nehren 22
– Straßenbau Dußlingen Nord mit Knoten Dußlingen Nord 24
– Lärmschutzmaßnahmen 24
– Naturschutz und Landschaftspflege 24
– Daten und Kosten Bauabschnitt III 25

Dußlingen – ein Ort überwindet die Trennung **27**
– Ein Streifzug Richtung Alb 27
– Neugestaltung des Ortskerns 29
– Ausblick – ein Ort wächst zusammen 30

Wir bedanken uns für die gute Zusammenarbeit bei unseren Vertragspartnern Bauabschnitt III 32

Impressum 32

Grußwort Alexander Dobrindt, MdB
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mobilität und eine leistungsfähige Infrastruktur sind zentrale Erfolgsfaktoren für unsere Wirtschaft und ein entscheidender Standortfaktor. Sie sind Grundvoraussetzung für Wachstum, Beschäftigung, Wohlstand und eine hohe Lebensqualität in unserem Land. Mobilität hat darüber hinaus eine gesellschaftliche Schlüsselfunktion. Ohne sie wäre die Teilnahme am kulturellen und sozialen Leben nicht möglich. Die Bürgerinnen und Bürger, aber auch Industrie, Handel und Gewerbe sind existenziell auf eine bestmögliche verkehrliche Vernetzung angewiesen. Die Sicherung der Leistungsfähigkeit unserer Verkehrsinfrastruktur zählt daher zu unseren zentralen Regierungsprojekten.

Wir wollen unser Verkehrssystem fit machen für die Zukunft und dafür sorgen, dass das prognostizierte Verkehrswachstum bewältigt werden kann. Dafür brauchen wir bedarfsgerecht ausgebaute und optimal vernetzte Verkehrswege. Den sich wandelnden Mobilitätsbedürfnissen müssen wir dabei ebenso Rechnung tragen, wie den Erfordernissen des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes sowie der Verkehrssicherheit. Der Ausbau der B 27 zwischen Tübingen und Nehren steht beispielhaft für Verkehrsprojekte, die eine verkehrsgerechte Erschließung sichern und zugleich die Lebensqualität der Menschen erhöhen.

Die B 27 als Hauptverkehrsachse der Region Neckar-Alb ist weit mehr als eine regionale Ortsverbindung. Indem sie die Anbindung an das Autobahnnetz und an die Landeshauptstadt Stuttgart sichert, trägt sie wesentlichen Netzcharakter. Der nunmehr vollendete Ausbau der Strecke zwischen Tübingen und Nehren bringt eine deutliche Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit.

Für die Gemeinde Dußlingen erreichen wir durch das Tunnelbauwerk zudem eine spür- und insbesondere hörbare Steigerung der Wohn- und Lebensqualität. Die Teilung der bisher durch die B 27 getrennten Ortsteile gehört endlich der Vergangenheit an. Der vierstreifige Ausbau des Streckenabschnitts ist eine erhebliche Investition in die Zukunft der Region. Insbesondere für Baden-Württemberg mit seiner hohen Verkehrsnachfrage, seinen topographischen Gegebenheiten und seinen engen Verkehrsbeziehungen zu den Nachbarregionen ist dies von zentraler Bedeutung.

Projekte wie der B 27-Ausbau gelingen nur mit großem Einsatz all derjenigen, die an Planung und Bau beteiligt sind. Bei ihnen möchte ich mich herzlich bedanken. Ich danke außerdem den Autofahrerinnen und Autofahrern, die mit viel Geduld manche Einschränkung während der Bauzeit hinnehmen mussten. Sicherheit und Funktionsfähigkeit des Straßenverkehrs hängen allerdings nicht allein von der Qualität der Straßen ab, sondern vor allem auch vom verantwortungsbewussten Verhalten derjenigen, die sie benutzen. In diesem Sinne wünsche ich eine allzeit gute und unfallfreie Fahrt.

Alexander Dobrindt, MdB
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Grußwort Winfried Hermann
Minister für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Die Bundesstraße B 27 stellt eine wichtige Hauptverkehrsachse in der Region Neckar-Alb dar und ist als Hauptverbindungsachse zur A 8 und zur Landeshauptstadt Stuttgart von großer Bedeutung. Dieser Bedeutung trägt der aktuelle Bedarfsplan für Bundesfernstraßen Rechnung, indem er einen durchgehend vierstreifigen Ausbau zwischen Stuttgart und Balingen vorsieht.

Die Mobilität der Menschen in der Region und die Standortbedingungen für Industrie und Handel werden von der B 27 geprägt. Für die Menschen bedeutet dies auch ganz erhebliche Belastungen in Form von Lärm, Abgasen und Unfallgefahren. Viele Bürgerinnen und Bürger setzen sich deswegen zurecht für die Verlagerung des Durchgangsverkehrs ein.

Beginnend mit der Linienbestimmung vor nun genau 40 Jahren und nach insgesamt zwölf Jahren Bauzeit in mehreren Bauabschnitten ist mit dem vorwiegend auf vorhandener Trasse erfolgten Ausbau zwischen Tübingen und Nehren mit planfreien Anschlüssen die insgesamt umweltverträglichste Variante mit hoher Verkehrswirksamkeit und Bündelungswirkung realisiert worden. Jeder Straßenbau bedeutet Flächenverbrauch, die Inanspruchnahme von Naturräumen und neue Betroffenheiten.

Der vierstreifige Ausbau der B 27 zwischen Tübingen und Nehren mit dem 486 m langen Lärmschutztunnel wird den Gemeinden im Steinlachtal und insbesondere der Gemeinde Dußlingen mehr Lebensqualität und Verkehrssicherheit bringen. Das ist ein Gewinn für die gesamte Raumschaft. Gleichzeitig wurde der bislang stau- und abgasgeplagten Gemeinde Dußlingen mit der Beseitigung der Trennung der beiden östlich und westlich der B 27 gelegenen Ortsteile „Freiraum“ für ihre städtebauliche Gestaltung eröffnet. Die Lärm- und Schadstoffimmissionen werden sich erheblich verringern.

Ich danke allen, die an der Planung und am Bau beteiligt waren, für die geleistete Arbeit. Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als Bauträger der Maßnahme sage ich ebenso Dank wie den Bürgerinnen und Bürgern, die sich dafür eingesetzt haben, das Projekt möglichst umwelt- und bürgerfreundlich zu gestalten.

Winfried Hermann
Minister für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Grußwort Hermann Strampfer
Regierungspräsident im Regierungspräsidium Tübingen

Die Freigabe der vierspurig ausgebauten B 27 zwischen Dußlingen und Nehren für den Verkehr ist nicht nur für die Gemeinde Dußlingen, sondern für die Region ein bedeutendes Ereignis. Der Ausbau wird den Verkehrsfluss merklich verbessern und die Verkehrssicherheit erheblich steigern. Davon werden nicht nur die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer profitieren. Auch die Einwohner von Dußlingen werden spürbar von Verkehr, Lärm und Abgasen entlastet. Für die Gemeinde Dußlingen eröffnen sich durch den Tunnel völlig neue Perspektiven und Entwicklungsmöglichkeiten. Die Gemeinde hat schon früh damit begonnen für die Gestaltung der neu gewonnenen Flächen einen Wettbewerb durchzuführen. Die neue Anlage ist inzwischen schon nahezu fertig gestellt.

Mit der Fertigstellung des Bauabschnitts III ist ein weiterer Meilenstein beim Ausbau der B 27 zwischen Tübingen/Bläsibad und Nehren erreicht, nachdem bereits im Jahr 2006 die Bauabschnitte I (Bläsibad bis Wiesazknoten) und II (Wiesazknoten bis Dußlingen Nord) für den Verkehr freigegeben wurden. Am Abschnitt III wurde fünf Jahre lang gebaut. Sein Herzstück ist der 486 m lange Lärmschutztunnel im Bereich von Dußlingen. Die komplexen und teilweise sehr beengten Bauarbeiten waren sehr herausfordernd, nicht zuletzt weil der Verkehr auf der Bundesstraße mit täglich rund 30.000 Kraftfahrzeugen sowie die innerörtlichen Verbindungen im Bereich der Baustelle aufrecht erhalten werden mussten. Behelfsumfahrten, provisorische Verbreiterungen, Rampen, ein temporärer Fußgängersteg und einiges mehr waren dafür notwendig.

Die Bauarbeiten haben von den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern und den Einwohnern von Dußlingen einiges abverlangt. Ihnen möchte ich besonders für ihre Geduld und Einsicht danken. Der Gemeinde Dußlingen, der Deutschen Bahn AG, den Bauunternehmen, den Ingenieurbüros und den Behörden, nicht zuletzt auch meinen Mitarbeitern im Regierungspräsidium, gilt mein Dank für ihr Engagement und das Geleistete. Das Ergebnis erfüllt mich mit Stolz auf die Leistung unserer Straßenbauer. Ich freue mich für die Bürgerinnen und Bürger von Dußlingen, dass die Bundesstraße sie nicht länger trennt. Allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern wünsche ich eine gute und sichere Fahrt über die neue B 27.

Hermann Strampfer
Regierungspräsident im Regierungspräsidium Tübingen

Grußwort Thomas Hölsch
Bürgermeister der Gemeinde Dußlingen

„Die B 27 – die Geschichte einer unendlichen Planung!“

So lautet die Überschrift eines Beitrages im Heimatbuch der Gemeinde anlässlich der 1100-Jahr-Feier im Jahre 1988.

In diesem Artikel ist zu lesen, dass bereits 1958 das Thema B 27 im Mittelpunkt der Diskussion stand. 1961 erfolgte ein Teilausbau. Nachdem durch das Verkehrsaufkommen die Gefahr für querende Fahrzeuge und Fußgänger stieg und es wiederholt zu Unfällen mit Toten und Schwerverletzten kam, beschloss der Gemeinderat im Mai 1961 zur Sicherheit der Schulkinder und Fußgänger einen „provisorischen Fußgängersteg“ zu bauen, bis die endgültigen Fahrbrücken erstellt sind. Dieses „Provisorium“ wurde im Jahr 2000 durch einen neuen Steg ersetzt. Neben einer neuen Eisenbahn- und Fahrbrücke sah die damalige Konzeption bereits die kreuzungsfreie Verkehrsführung im Bereich der Wilhelm-Herter-Straße vor. Mit der Verwirklichung des Abschnitts Dußlingen – Ofterdingen, so hieß es damals, sei nicht vor 1970 zu rechnen.

In den 60er Jahren wurden verschiedene vierspurige Ausbauplanungen vorgestellt. Es gab eine Osttrasse, eine Westtrasse und dann 1968 völlig überraschend die so genannte Mitteltrasse. Nach einigen Planungsänderungen sprach sich schließlich auch der Gemeinderat für die Mitteltrasse aus, machte seine Zustimmung jedoch von der Überdeckelung der B 27 Ortsdurchfahrt von der Bahnbrücke bis auf die Höhe der Uhlandstraße abhängig. Anfang der 70er Jahre bewirkte die Gemeinde mit Unterstützung der örtlichen Bundestagsabgeordneten Dr. Herta Däubler-Gmelin die Zusage im Bundesverkehrsministerium für den gewünschten Tunnel.

Nunmehr im Jahr 2014 also 40 Jahre nach der Linienbestimmung können wir die komplette Baumaßnahme ihrer Bestimmung übergeben. Zumindest für die Gemeinde Dußlingen hat die Geschichte der B 27 ein vorläufiges Ende gefunden.

An dieser Stelle gilt mein Dank zunächst den Bürgerinnen und Bürgern, die durch die größte Baustelle in der Geschichte der Gemeinde über Jahre hinweg mit Behinderungen, Lärm, Staub und entsprechenden Beeinträchtigungen leben mussten. Daneben müssen auch sie durch höhere Wasser- und Abwassergebühren die durch diese Baumaßnahme ausgelöste Kostenbelastung (über 4 Millionen Euro) der Gemeinde mit finanzieren.

Bedanken darf ich mich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Regierungspräsidiums Tübingen, den Vertretern der verschiedenen Ingenieurbüros sowie den am Bau beteiligten Firmen für die stets gute und faire Zusammenarbeit über all die Jahre hinweg.

Zuletzt gilt mein Dank allen politisch Verantwortlichen in Berlin und Stuttgart für die Zurverfügungstellung der notwendigen Finanzmittel. Mit dieser Baumaßnahme konnte nun eine deutliche Verbesserung der Lärm- und Abgassituation, vor allem aber auch die über Jahrzehnte vorhandene Trennung der beiden östlich und westlich der B 27 gelegenen Ortsteile beseitigt und somit für die Gemeinde die einmalige Chance einer wesentlichen Aufwertung des Ortskernbereiches ermöglicht werden.

Im Namen der Gemeinde Dußlingen, ihrer ganzen Bürgerschaft sei an dieser Stelle allen am Bau Beteiligten nochmals herzlich gedankt!

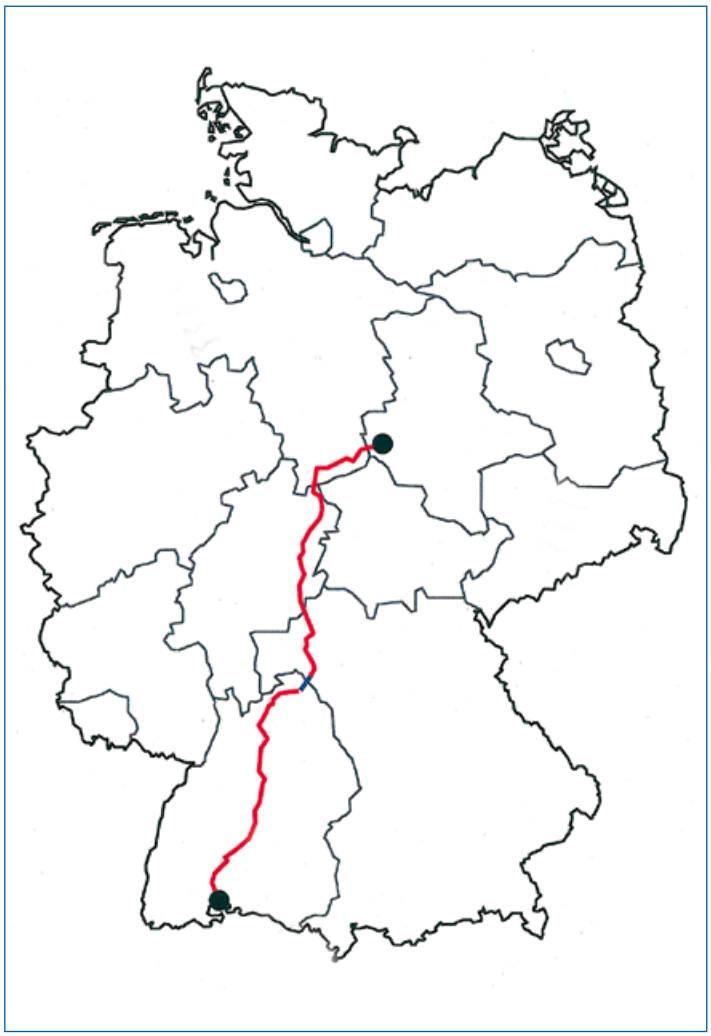
Thomas Hölsch
Bürgermeister der Gemeinde Dußlingen

Die Bundesstraße 27

Der Verlauf der B 27

Die Bundesstraße 27 führt von der Schweizer Grenze bei Schaffhausen über Villingen-Schwenningen, Rottweil, Tübingen, Stuttgart, Heilbronn, Würzburg, Fulda, Göttingen bis nach Blankenburg im Harz. Ihre Bezeichnung Fernverkehrsstraße 27 erhielt sie im Jahre 1932.

Auf ihrem insgesamt ca. 670 km langen Streckenverlauf von Süd nach Nord durchquert sie mittig das Bundesland Baden-Württemberg und tangiert im weiteren Verlauf die Bundesländer Bayern, Hessen und Niedersachsen bis sie nach Überquerung des Harzes im Bundesland Sachsen-Anhalt endet.



Streckenverlauf der B 27 durch die Bundesrepublik Deutschland

„Schweizer Straße“ Chaussee entlang der Schwäbischen Alb

Im Bereich des südlichen Streckenabschnittes der B 27 von Schaffhausen nach Stuttgart verläuft die Straße zwischen Rottweil und Tübingen, eingebettet in den Hügeln des Albvorlandes, entlang der Schwäbischen Alb mit ihren steil ansteigenden Albtraufhängen. Dieser südliche Streckenabschnitt war von jeher als „Schweizer Straße“ eine der Hauptverkehrsadern im südwestdeutschen Raum.

Aus diesem Grunde wurde die alte Schweizer Straße bereits Mitte des 18. Jahrhunderts als erste moderne Straße Württembergs zur Chaussee ausgebaut. Im Gegensatz zu den, bis dahin traditionellen, zwischenörtlichen Routenführungen verlief die neue Trasse gestreckt durchs Gelände und ließ Dörfer seitlich liegen. Es gab also damals schon kleinere Ortsumfahrungen. Eine solche Chaussee verfügte bereits über einen festen steinernen Straßenunterbau, um so eine Befahrung bei schlechtem Wetter zu ermöglichen. Die ausgebaute Chaussee führte im Jahre 1777 von Bad Cannstatt über Stuttgart, Tübingen, Hechingen und Balingen bis Dotternhausen und brachte den Städten und Dörfern entlang der Schwäbischen Alb neue Entwicklungsimpulse.

Auch auf Dußlinger Markung siedelten sich entlang der Chaussee alsbald Wirtshäuser an und das Dorf dehnte sich Richtung Straße aus. Der Verlauf der heutigen Bundesstraße durch den Ort entspricht nicht mehr jenem der Schweizer Chaussee. Diese führte ursprünglich geradewegs über die heutige Tübinger Straße und Hechinger Straße am Ortskern vorbei. Diese ehemalige Straßenführung ist heute noch im Ortsplan von Dußlingen erkennbar.

Von November 1935 bis August 1936 wurde sie dann als Reichsstraße 27 im Zuge von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen als Umgehungsstraße von Dußlingen gleichzeitig mit der Umgehungsstraße in Tübingen neu gebaut. Mit gewaltigen Erdbewegungen musste damals auch die Bahnunterführung geschaffen werden. Als notwendig erwies sich die Dußlinger Umgehungsstraße insbesondere wegen der „großen Gefahr, die der außerordentlich starke Autoverkehr beim Ochsen-Eck (Einmündung Wilhelm-Herter-Straße) und dem schienengleichen Bahnübergang bei der Einmündung Bahnhofstraße in wachsendem Maße mit sich bringt“.

Ausbau Einmündung L 230 in die B 27 (Wiesazknoten) in den Jahren 1959-1960

B 27 in Fahrtrichtung Stuttgart bei Tübingen

In den 50er Jahren forderte der wachsende Verkehrsstrom auf den Straßen eine dem zunehmenden Straßenverkehr angepasste Straßenführung. Aus diesem Grunde wurde bereits Ende der 50er bis Anfang der 60er Jahre die nunmehr als Bundesstraße 27 verlaufende Straße zwischen Tübingen und Hechingen erneut ausgebaut. Die vorhandene Trassenführung blieb bei dem Ausbau im Wesentlichen beibehalten, lediglich die Einmündungen der Landesstraße 230 und der Kreisstraße 6901 zwischen Tübingen und Dußlingen erhielten einen planfreien Anschluss. Die Fahrbahn wurde auf eine für damalige Verhältnisse großzügige Fahrbahnbreite von 8,50 m verbreitert und mit beidseitigen 50 cm breiten Betonrandstreifen eingefasst.

Die vierstreifige B 27

Durch die stetige Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs auf dem Bundesstraßenabschnitt zwischen Stuttgart und dem Großraum Tübingen/Balingen, schon Anfang der 70er Jahre wurden auf der Dauerzählstelle Tübingen Süd über 20.000 Fahrzeuge pro Tag gemessen, wird die Forderung nach einem zweibahnigen Ausbau der Bundesstraße laut.

Ab den 70er Jahren bis in die 90er Jahre wurden der Streckenabschnitt Stuttgart bis Tübingen und der Streckenabschnitt im Raum Hechingen (Bodelshausen) bis Balingen vierstreifig ausgebaut.

Der noch nicht vierstreifig ausgebaute Streckenabschnitt der B 27 zwischen Tübingen und Bodelshausen wurde in drei Planungsabschnitte aufgeteilt:

Der jetzt fertig gestellte Mittelabschnitt reicht von Tübingen bis Nehren und ist Gegenstand dieser Broschüre. Kernbauwerk dieses Abschnittes ist der Lärmschutztunnel in Dußlingen.

Der südliche Abschnitt schließt bei Nehren an, umfährt Ofterdingen und endet bei Bodelshausen. Er befindet sich im Stadium der Entwurfsgenehmigung.

Der nördliche Abschnitt umfährt die Ortslage von Tübingen mit einem ca. 2 km langen zweiröhrigen Tunnel (Schindhaubasistunnel) und befindet sich noch in der generellen Abstimmungsphase für den Vorentwurf.

B 27, vierstreifiger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren

Planungsgeschichte

Bereits im Jahre 1974 wurde für den vierstreifigen Planungsabschnitt der B 27 zwischen Tübingen und Nehren, auf dem bis heute ein Anstieg der Verkehrsmenge auf ca. 32.100 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehrsanteil von 5,4 % zu verzeichnen ist, die Linienbestimmung durchgeführt. Hierfür wurden verschiedene Alternativen mit dem Ergebnis, sich auf die Linienführung im Verlauf der bestehenden Trasse mit der Untertunnelung im Bereich von Dußlingen festzulegen, untersucht.

Am 28.06.1989 wurde von der Straßenbauverwaltung der Antrag auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für diesen 7 km langen Planungsabschnitt gestellt. Das Verfahren, bei dem eine Vielzahl von Planänderungen und Planergänzungen aufgrund der Erörterungen notwendig wurden, dauerte 6 ½ Jahre.

Am 29.12.1995 erging vom Regierungspräsidium Tübingen als zuständiger Planfeststellungsbehörde der Planfeststellungsbeschluss, der nach den gerichtlichen Zurückweisungen der gegen ihn erhobenen Klagen am 3. September 1996 Bestandskraft erlangte. Nachdem innerhalb der 5-Jahres-Frist nicht mit dem Bau begonnen werden konnte, wurde der Planfeststellungsbeschluss durch die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde am 7. August 2001 um weitere 5 Jahre verlängert.

Aufgrund der Finanzierungsmöglichkeiten wurde die 7 km lange planfestgestellte Ausbaustrecke in drei in sich verkehrswirksame Bauabschnitte aufgeteilt.

Bauabschnitt I:	**Knoten Tübingen – Bläsibad (K 6900) bis Wiesazknoten (L 230)**
Bauabschnitt II:	**Wiesazknoten (L 230) bis Knoten Dußlingen Nord (K 6901)**
Bauabschnitt III:	**Knoten Dußlingen Nord (K 6901) bis Knoten Nehren (L 394) mit dem 486 m langen Lärmschutztunnel in Dußlingen**

Vierstreifiger Ausbau

Der Spatenstich für den vierstreifigen Ausbau erfolgte am 24. Juli 2002, nachdem bereits im Juni mit den Vorarbeiten begonnen werden konnte. Abgeschlossen wurden die Arbeiten an der Gesamtstrecke nach 12 Jahren nahezu ununterbrochener Bautätigkeit im Juli diesen Jahres.

Im gesamten Streckenverlauf erfolgte der Ausbau überwiegend auf der vorhandenen Trasse. Hierbei wurde die Linienführung in Lage und Höhe verbessert sowie im Ortsbereich von Dußlingen zum Bau des Lärmschutztunnels abgesenkt. Wegen der beengten Verhältnisse im Steinlachtal kam ein Sonderquerschnitt SQ 24 zur Anwendung. Die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz erfolgte mittels planfreier Knotenpunkte. Entlang des vierstreifigen Bundesstraßenausbaus musste auch das örtliche Straßen-, Rad-, Geh- und Feldwegnetz umfangreich ergänzt und neu angelegt werden.

Die gesamten Kosten einschließlich des Grunderwerbs betragen voraussichtlich rd. 71,6 Mio. €. Den größten Kostenanteil der Maßnahme trägt mit rd. 65,3 Mio. € die Bundesrepublik Deutschland als Baulastträger der Bundesstraße. Die restlichen rd. 6,3 Mio. € werden vom Land Baden-Württemberg (Kostenbeteiligung am Knoten Nehren, Einmündung L 394), der Stadt Tübingen (Kostenbeteiligung am Knoten Bläsibad, Einmündung K 6900), der Gemeinde Dußlingen (Ortskanalumlegung) und der Deutschen Bahn AG (Kostenbeteiligung an zwei Bahnüberführungen) anteilig mitfinanziert.

Zu diesen Kosten kommen noch Investitionen der Gemeinde Dußlingen von über 1 Mio. € für die Oberflächengestaltung des Tunnels hinzu.

Chronologie Planung und Bauausführung Bauabschnitt I bis III

1974
Linienbestimmung

28. Juni 1989
Einleitung des Planfeststellungsverfahren

29. Dezember 1995
Planfeststellungsbeschluss

3. September 1996
Bestandskraft der Planfeststellung für 5 Jahre

7. August 2001
Bestandskraftverlängerung um weitere 5 Jahre

24. Juli 2002
Spatenstich Bauabschnitt I

27. September 2004
Baubeginn Bauabschnitt II

3. November 2006
Feierliche Verkehrsfreigabe
Bauabschnitt I und II

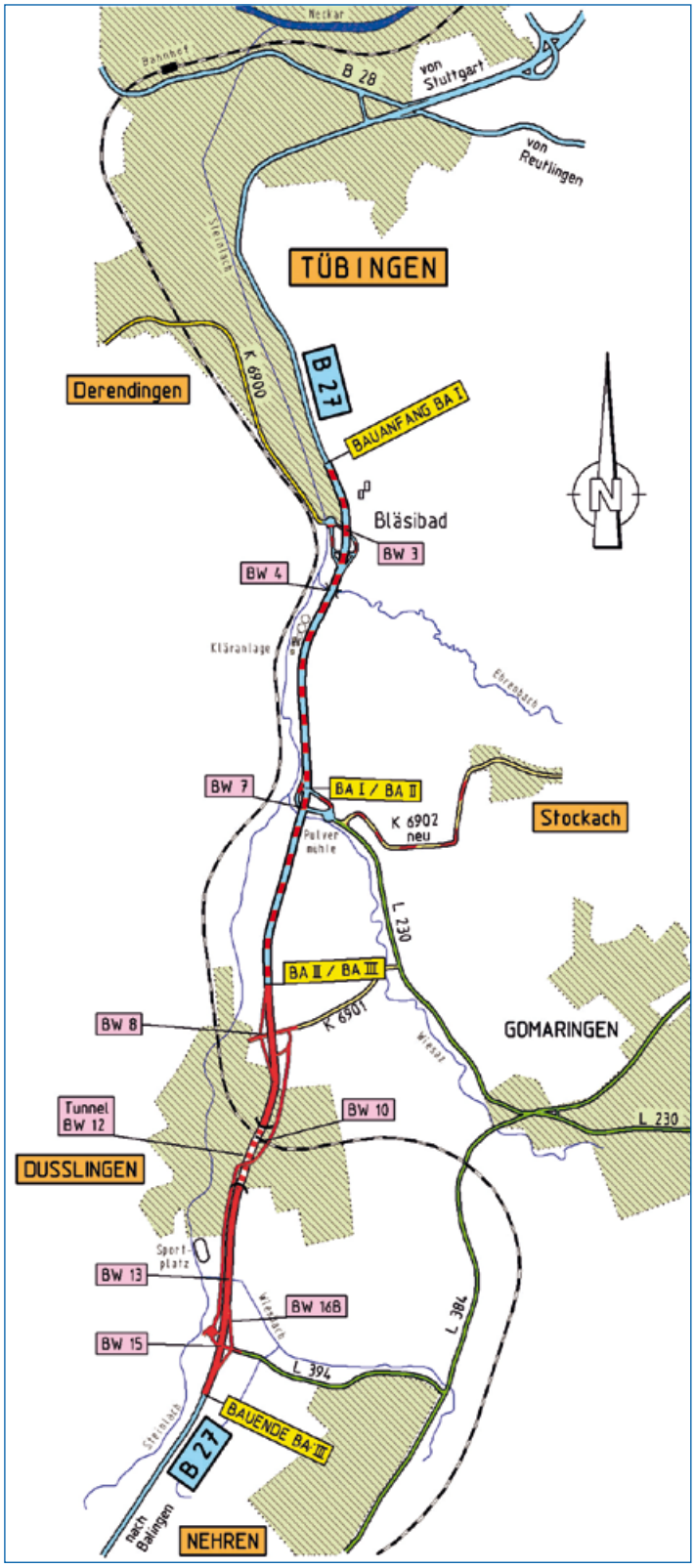
8. Mai 2007
Baubeginn Vorarbeiten
Bauabschnitt III

8. Mai 2009
Spatenstich Bauabschnitt III

15. März 2012
Inbetriebnahme westliche Tunnelröhre

11. September 2013
Inbetriebnahme östliche Tunnelröhre

18. Juli 2014
Feierliche Verkehrsfreigabe
Bauabschnitt III



Die Bauabschnitte I bis III

BW3, BW3a+b, BW13, BW14

Entwurf, Ausschreibung, Ausführungsplanung, Bauwerksbuch

AMMANN IBA

Albstadt · Erfurt

Ingenieurbüro für Tragwerksplanung
im Hoch-, Ingenieur-, Brücken- und Fertigteilbau

Johs.-Conzelmann-Straße 24-26
72461 Albstadt
Tel.: 07432 / 9825-0
Fax: 07432 / 9825-50

Lagerstraße 1
99086 Erfurt
Tel.: 0361 / 77835-0
Fax: 0361 / 77835-50

Konstruktionsgruppe Bauen Konstanz GmbH

Dipl.-Ing. (FH) MSc Markus Taube Beratender Ingenieur IngKBW
Reichenaustraße 13, 78467 Konstanz, Tel.: 07531 90485-0, Fax: -50

Objektplanung • Tragwerksplanung • Ingenieurbauwerke
Brücken • Tunnel- und Trogbauwerke • Stützwände • Gebäude

www.kb-kn.de info@kb-kn.de

Das Fachbüro für die elektrische Gebäudeausrüstung sowie die komplette technische Tunnelausrüstung

GBI

Schwieberdinger Straße 56 · 70435 Stuttgart
Telefon + 49 (0) 711-1367 07-0 · Telefax + 49 (0) 711-1367 07-10
stuttgart@gbi.eu · www.gbi.eu

Rheinauhafen – Agrippinawerft 28 · 50678 Köln
Telefon + 49 (0) 221-3593419-0
Telefax + 49 (0) 221-3593419-9
koeln@gbi.eu · www.gbi.eu

Konrad-Zuse-Straße 2 · 99099 Erfurt
Telefon + 49 (0) 361-4424 1-0
Telefax + 49 (0) 361-4424 1-20
erfurt@gbi.eu · www.gbi.eu

Wir führten für Sie die Fahrbahnmarkierungsarbeiten aus

DIERINGER

Dieringer Verkehrstechnik GmbH & Co. KG

Schwarzwaldstr. 44 | 78658 Zimmern o. Rottweil | Tel. 0741 9360-0 | Fax 0741 9360-40

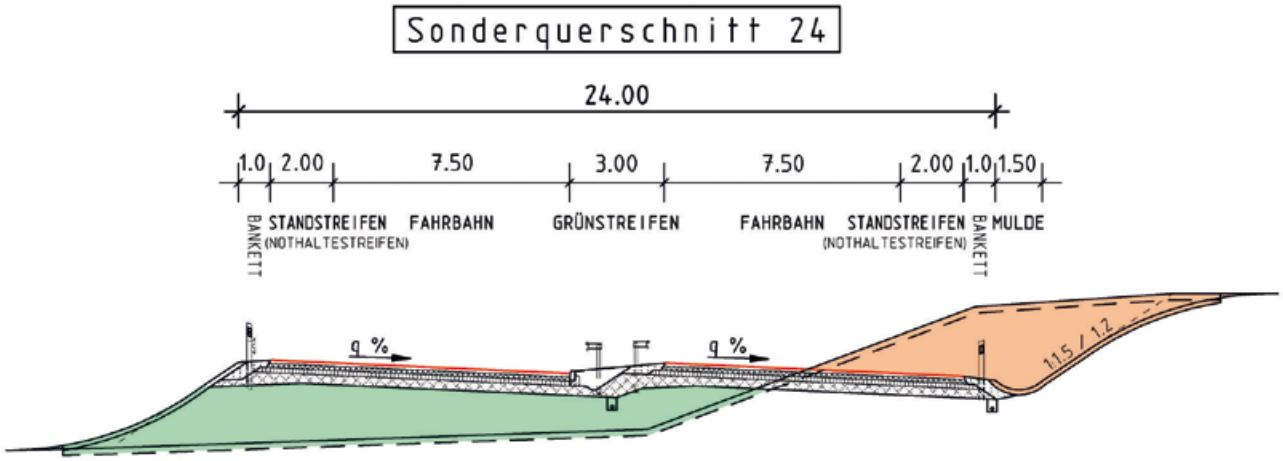
Wir verarbeiten umweltfreundliche Markierungsstoffe in Farbe und Plastikmassen.

Ausführungsarten: Agglomeratemarkierung, Vollstrichmarkierung, Profilmarkierung, Baustellenmarkierung, Radwegbeschichtung

Mitglied der Deutschen Studiengesellschaft für Straßenmarkierungen e.V.

Spatenstich Bauabschnitt I am 24. Juli 2002

B 27, vierstreifiger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren



Fahrbahnaufbau nach RStO 01	3,5 cm	Splittmastixasphalt	0/8 S
Tafel 1, Bauklasse I, Zeile 3	8,5 cm	Asphaltbinder	0/16 S
	14,0 cm	Asphalttragschicht	0/32 CS
	15,0 cm	Teerhaltig hydraulisch verfestigte Tragschicht (HVT)	
	29,0 cm	Frostschutzschicht	0/45
	70,0 cm	**Gesamtaufbau**	

Bauabschnitt I und II

Zu Beginn des Jahres 2002 wurde vom Bundesverkehrsministerium die Finanzierung für den 2,2 km langen Bauabschnitt I vom Knoten Bläsibad (Einmündung K 6900) bis vor die Einmündung der L 230 am Wiesazknoten einschließlich der erforderlichen Kreisstraßenverlegung vom Gomaringer Ortsteil Stockach bis zur Landesstraße 230 bei der Pulvermühle freigegeben. Die Fahrbahn musste im Bauabschnitt I durchgehend auf einem Damm geführt werden. Da es möglich war, das entstandene Erdmassendefizit im Bauabschnitt I zur Kostenminimierung durch den Erdmassenüberschuss aus dem Einschnittsbereich im Bauabschnitt II auszugleichen entschloss sich der Bund im Jahr 2004 für die Finanzierungsfreigabe des 1,5 km langen Bauabschnittes II, vom Wiesazknoten (Einmündung L 230) bis vor den Knoten Dußlingen Nord (Einmündung K 6901). Somit konnten die Bauabschnitte I und II in den Jahren 2002 bis 2006 gemeinsam gebaut werden. Infolge der entfallenden Anbindung der Kreisstraße 6902 an die B 27 wurde im Juni 2002 mit deren Verlegung zur Landesstraße 230 hin begonnen.

Mit dem offiziellen Spatenstich am 24. Juli 2002 starteten die Arbeiten an der Brücke über den Ehrenbach (BW 4 + 4a).

Brücke (BW 3) über den Anschlussast Ost K 6900 mit Grundwasserwannen (BW 3a + 3b)

Bauabschnitt I und II im Sommer 2006

B 27, vierstreifiger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren

Im Jahr 2003 folgten die Brücke über den Ast Ost der K 6900 im Zuge der B 27 (BW 3), die kleine Wiesazbrücke im Zuge der Zufahrt zur Kläranlage (BW 6) sowie die Geh- und Radwegbrücke über den Ehrenbach (BW 5). Außerdem wurden entlang der Ausbaustrecke vier Regenklärbecken errichtet. Parallel zum Baubeginn der großen Wiesazbrücke (BW 7) im Herbst 2004 konnte mit den Straßenbauarbeiten für beide Bauabschnitte begonnen werden. Vor dem eigentlichen Ausbau der Hauptstrecke mussten zunächst umfangreiche Vorarbeiten durchgeführt werden. Hier sind insbesondere der Bau von Begleitwegen zur Aufrechterhaltung des regen Rad- und Fußgängerverkehrs, Umlegung eines bestehenden Abwassersammlers, einseitige Verbreiterungen der bestehenden Fahrbahn der B 27 sowie die Anlage von Baustraßen zu nennen. Während der gesamten Bauzeit musste der Verkehr von über 30.000 Kfz/Tag aufrechterhalten werden, was wiederkehrend sehr aufwändige Umleitungen über Provisorien bzw. Überleitungen auf die bereits fertig gestellten Abschnitte erforderte.

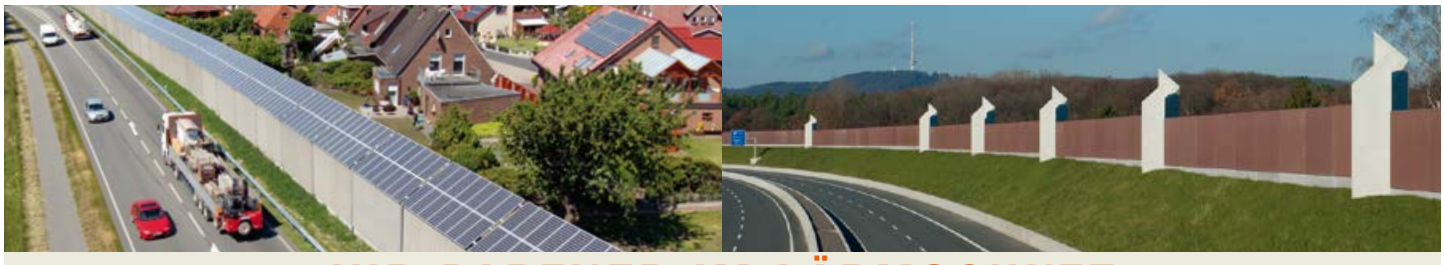
Die Straßenbauarbeiten fanden mit der feierlichen Verkehrsfreigabe unter Beteiligung der Bevölkerung am 3. November 2006 ihren Abschluss.

Große Wiesazbrücke (BW 7)

Daten und Kosten Bauabschnitt I und II

Technische Daten	
Baulängen	3,7 km Hauptstrecke B 27 1,6 km Ein- und Ausfahrrampen 1,3 km K 6902 nach Stockach 5,1 km Begleit- und sonstige Wege
Erdbewegungen	ca. 153.000 m³
Straßenflächen	ca. 105.000 m²
Spatenstich	24. Juli 2002
Verkehrsfreigabe	3. November 2006

Kosten Bauabschnitt I und II	
Erd- und Straßenbau	8,0 Mio. €
Bauwerke	4,8 Mio. €
Fahrbahnausstattung	0,9 Mio. €
Bepflanzung und Ausgleichsmaßnahmen	0,2 Mio. €
Baukosten gesamt	**13,9 Mio. €**
Grunderwerb	1,9 Mio. €
Gesamtkosten	**15,8 Mio. €**



IHR PARTNER IM LÄRMSCHUTZ

EuDur-Bau UNTERNEHMEN

Lassen Sie sich unverbindlich beraten!

EUDUR-Bau GmbH & Co. KG | Alte Ziegelei 1 | 33442 Herzebrock-Clarholz | Telefon 0 52 45 / 84 19 - 0 | www.eudur.de | info@eudur.de

Norbert Hartmann GmbH
Hochbau
Tiefbau
Straßenbau
☎ 0 74 34 / 9 10 90
72479 Straßberg - Kaiseringen
www.norbert-hartmann.de

STORZ
Wir bauen für Sie
Verkehrswegebau GmbH & Co. KG
Niederlassungen Sigmaringen
Buwiesen 15 · 72514 Inzigkofen
Telefon: 07571 78-0
www.storz-tuttlingen.de

WÖLFFING-SEELIG
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN ■ INGENIEURE

Ralph Wölffing-Seelig
Freier Landschaftsarchitekt BDLA
Balinger Straße 15, 70567 Stuttgart, www.rws-net.de
Fon: +49 (0)711 236 92 69, E-Mail: rws@rws-net.de

- Wettbewerbsentscheid, 1. Preis
- Entwurf
- Ausschreibung
- Bauüberwachung

Wir bedanken uns für die Beauftragung und die gute Zusammenarbeit mit dem Gemeinderat sowie dem Bürgermeisteramt Dußlingen. Wir wünschen allen Bürgern viel Freude in den neuen Parkanlagen!

Ausbau B 27 zwischen Tübingen und Nehren

INGENIEURGEMEINSCHAFT SETZPFANDT
GmbH & Co.KG
Beratende Ingenieure - VBI

Foto: Südportal, Dußlingen
© Setzpfandt GmbH & Co. KG

Hauptsitz in Weimar
Kantstraße 5 • 99425 Weimar
Telefon 0 36 43 – 54 28-0
Telefax 0 36 43 – 54 28-99
E-Mail weimar@setzpfandt.de

ausgeführte Tätigkeiten:
Bauoberleitung
Bauüberwachung
Bauüberwachung Ausrüstung
(für Tunnel, Stützwände, Betriebsgebäude)

Wir danken allen Beteiligten für die gute Zusammenarbeit.

B 27, vierstreifiger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren

Vorarbeiten für den Bauabschnitt III

Im Rahmen der feierlichen Verkehrsfreigabe der Bauabschnitte I und II erfolgte von Seiten des Bundesverkehrsministeriums die Baufreigabe für die erforderlichen Vorarbeiten für den Bauabschnitt III, mit denen im Jahr 2007 begonnen werden konnte. Diese im Folgenden beschriebenen Vorarbeiten umfassten im Wesentlichen Leistungen, die aus Umleitungs- und Entwässerungszwängen vor Beginn des Tunnelbaus abgeschlossen sein mussten.

Die gesamten Kosten für diese zwingenden Vorarbeiten beliefen sich auf rd. 7 Mio. €. Davon entfielen auf den Bund rd. 5,4 Mio., auf die Gemeinde Dußlingen rd. 1,2 Mio. € und auf die Bahn rd. 0,4 Mio. €.

B 27-Brücke über die K 6901 (BW 8) und Verbindungsstraße Nord

Vor dem Bau des Tunnels konnte im Ortsbereich von Dußlingen die B 27 nur bei der Wilhelm-Herter-Straße und bei der Bundach-/Tübinger Straße gequert werden. Beide Querungen entfielen während des Tunnelbaus. Ersatz konnte durch den Bau des Streckenzuges Verbindungsstraße Nord – Kreisstraße 6901 geschaffen werden, der zusammen mit der neuen B 27-Brücke über die K 6901 in den Jahren 2007 und 2008 vorab gebaut wurde.

Abwasserstollen und Dükerung

Aufgrund der Tieferlegung (Untertunnelung) der B 27 im Ortsbereich Dußlingen war ein Anschluss der Fahrbahn- und Tunnelentwässerung an die bestehende Ortskanalisation nicht mehr möglich. Aus diesem Grunde musste vorab eine 630 m lange Entwässerungseinrichtung vom Tunnel bis zur Steinlach gebaut werden. Diese besteht aus einem 514 m langen Stollen DN 1600 sowie einem 100 m langen Stollen DN 1000, die jeweils im Microtunnelingverfahren bergmännisch aufgefahren wurden. Zwischengeschaltet wurde ein Regenklärbecken mit Ölabscheidung.

Gleichzeitig wurde zur Unterfahrung des späteren Tunnels für die Ortskanalisation im Bereich der Burgstraße/Robert-Wörner-Straße eine Unterdükerung ebenfalls im Microtunnelingverfahren durchgepresst.

Bau der Bahnbrücke über die Eichachstraße (BW 10)

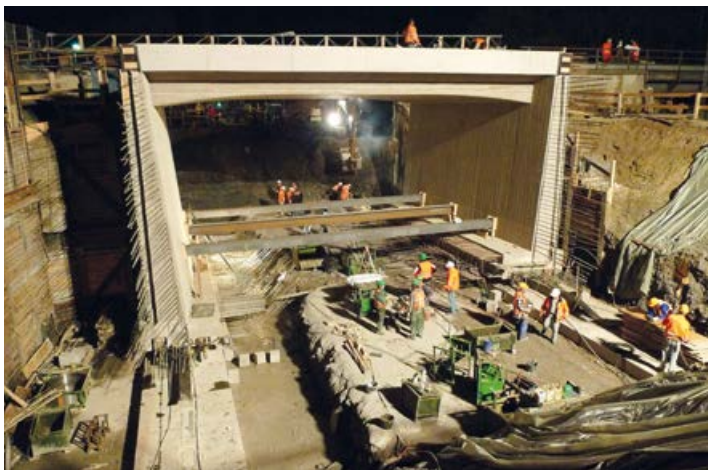
Für die neue Ortsverbindungsstraße Nord in Dußlingen musste die vorhandene, in ihrem Lichtraum eingeschränkte, Bahnbrücke bei der Eichachstraße an neuer Stelle ersetzt werden. Ausführender war hier die Bahn AG. Der vorgezogene Bau war notwendig, um während des Baus der westlichen Tunnelröhre im Bereich des zweiröhrigen Bahntunnelblocks den B 27-Verkehr durch diese Bahnbrücke umleiten zu können.

Teilausbau K 6901 mit neuer B 27-Brücke (BW 8)

Durchbruch der Tunnelbohrmaschine (Außendurchmesser 2 m) nach 514 m Bohrlänge im Zielschacht am 11.07.2008.

B 27, vierstreifiger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren

Die gesamte Brücke wurde nördlich der Bahntrasse gebaut und in der Woche nach Ostern 2009 in die Bahntrasse eingeschoben.



Einschub der Bahnbrücke (BW 10) in ihre endgültige Lage

Umlegung Kanal- und Wasserleitungen der Gemeinde Dußlingen

Parallel zur alten Fahrbahn der B 27 zwischen der Bahnbrücke und der Tübinger Straße verliefen im Bereich des Tunnelbaufeldes Abwasserkanäle der Gemeinde Dußlingen. Sämtliche Ortskanäle zwischen Robert-Wörner-Straße und Tübinger Straße mussten deshalb entsprechend den neuen Straßenverläufen auf Kosten der Gemeinde neu verlegt werden. Dieses neuverlegte Kanalnetz mit Rohren von bis zu 1.000 mm Durchmesser wurde zusammen mit dem bestehenden Kanalnetz des nordöstlichen Ortsteils an den neuen Abwasserdüker bei der Robert-Wörner-Straße/Burgstraße angeschlossen. Gleichzeitig wurde von der Gemeinde das Wasserleitungsnetz in diesen Bereichen angepasst und neu verlegt.

Kanalarbeiten unter der neuen Bahnbrücke Eichachstraße (BW 10)

Bauabschnitt III

Noch im Dezember des Jahres 2008 erfolgte die Finanzierungsfreigabe für den Bauabschnitt III, dem vierstreifigen Ausbau zwischen dem Knoten Dußlingen Nord (K 6901) und dem Knoten Nehren (L 394).

In diesem 3,3 km langen Bauabschnitt, der von der Dußlinger Höhe bis zum Umspannwerk Nehren verläuft, wurde die B 27-Trasse im Bereich der Ortslage von Dußlingen zum Bau eines 486 m langen Lärmschutztunnels abgesenkt. Für die Gemeinde Dußlingen ergab sich durch den Bau des Tunnels mit seinen aktiven Lärmschutzeinrichtungen in den Tunnelvorfeldern eine wesentliche Aufwertung des Ortskerns. Neben der Verbesserung der Lärm- und Abgassituation wurde vor allem die Trennung der beiden östlich und westlich der B 27 gelegenen Ortsteile beseitigt. Der Tunnel mit seinen Tunnelvorfeldern wurde mit einer aufwändigen Verkehrs- und Betriebsausstattung gemäß den aktuellen „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“, kurz RABT genannt, ausgerüstet. Die Steuerungs- und Bedienungskomponenten wurden in einem eigenständigen Betriebsgebäude untergebracht.

Zur Anbindung der Kreisstraße 6901 nördlich und der Landesstraße 394 südlich von Dußlingen wurden planfreie Knotenpunkte mit den hierfür notwendigen Kreuzungsbauwerken BW 8 und BW 15 hergestellt. Die Anbindung von Dußlingen erfolgt über diese beiden Knotenpunkte. Hierzu wurden die neue Verbindungsstraße Nord sowie die neue Gemeindeverbindungsstraße Süd gebaut. Zudem wurden der Bau und die Anpassung weiterer örtlicher Straßen sowie des Rad-, Geh- und Feldwegnetzes erforderlich.

Mit dem feierlichen Spatenstich am 8. Mai 2009 konnte der Bauabschnitt III mit dem Bau der B 27-Brücke über den Wiesbach (BW 13) begonnen werden. Nach nunmehr 5-jähriger Bauzeit sind die Arbeiten für diesen letzten Bauabschnitt fertig gestellt. Schlusspunkt der Bautätigkeiten ist die feierliche Verkehrsfreigabe am 18. Juli 2014, der sich am folgenden Wochenende ein Gemeindefest anschließt.

Straßenbau Dußlingen Mitte mit Lärmschutztunnel Dußlingen

Bau der beiden Tunnelröhren

Kernstück des Bauabschnittes III ist der 486 m lange Lärmschutztunnel im Ortsbereich von Dußlingen. Eine Besonderheit des Tunnels ist die querende Bahnlinie Tübingen – Sigmaringen auf dem Tunnelblock 2. Dieser Block wurde von der Bahn AG gebaut und verbleibt auch in deren Baulast und Eigentum.

Gemeinsam wurden die Arbeiten für den Tunnel einschließlich der dazugehörenden Grundwasserwannen und Straßenbau im Frühjahr 2009 europaweit ausgeschrieben. Vergabe war im Spätherbst 2009 und Baubeginn im Frühjahr 2010.

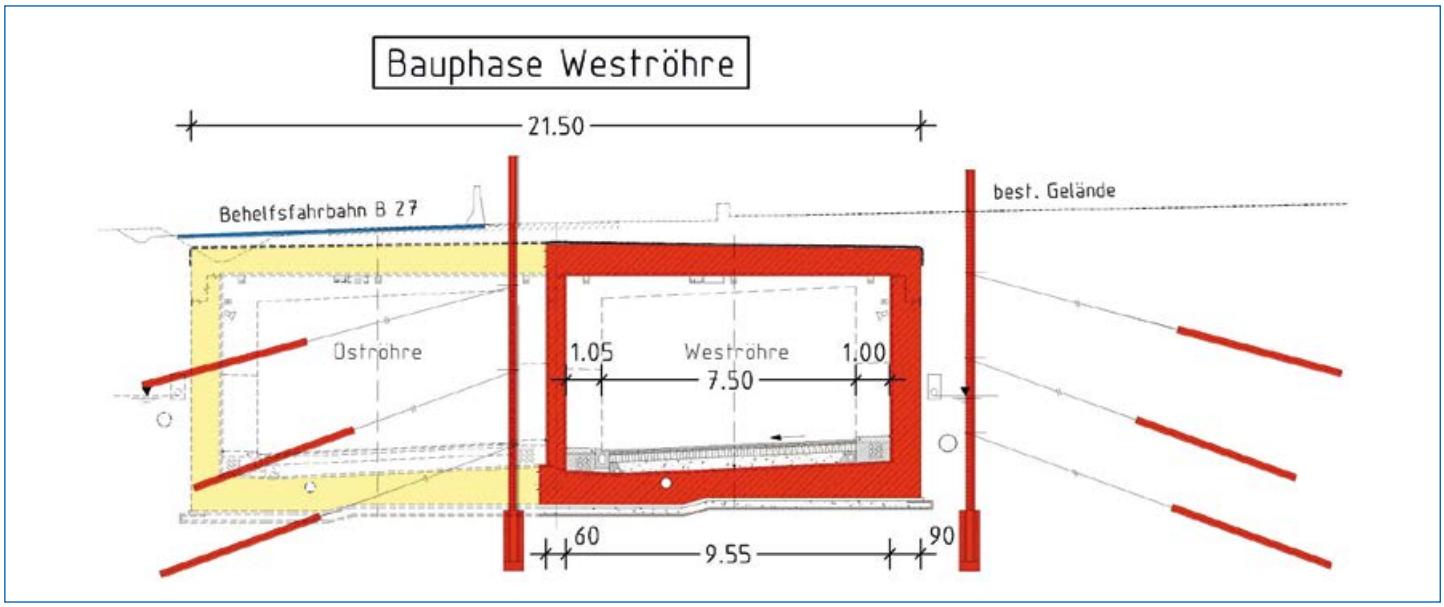
Zur Aufrechterhaltung des B 27-Verkehrs mit ca. 30.000 Fahrzeugen pro Tag mussten die beiden Tunnelröhren zeitlich nacheinander gebaut werden. Begonnen wurde mit der westlichen Röhre mit Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der bestehenden B 27.

Bau der westlichen Tunnelröhre mit Tunnelblock Bahn, Baustand April 2011

B 27, vierstreifiger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren

Für beide Röhren wurde die Baugrube jeweils mit einer rückverankerten Trägerbohlwand, dem sogenannten Berliner Verbau, gesichert. Der eigentliche Tunnelbau erfolgte in 10 Meter langen Betonierabschnitten mit voraus laufender Sohle.

Der Aushub wurde teils zur Wiederverfüllung benötigt. Die restlichen Massen wurden zur Gestaltung der bereits bestehenden Anschlussstellen beim Bläsibad (Bauabschnitt I) und bei der Pulvermühle (Bauabschnitt II) verwendet.



Bau der westlichen Tunnelröhre, Baugrubensicherung beidseitiger rückverankerter Berliner Verbau

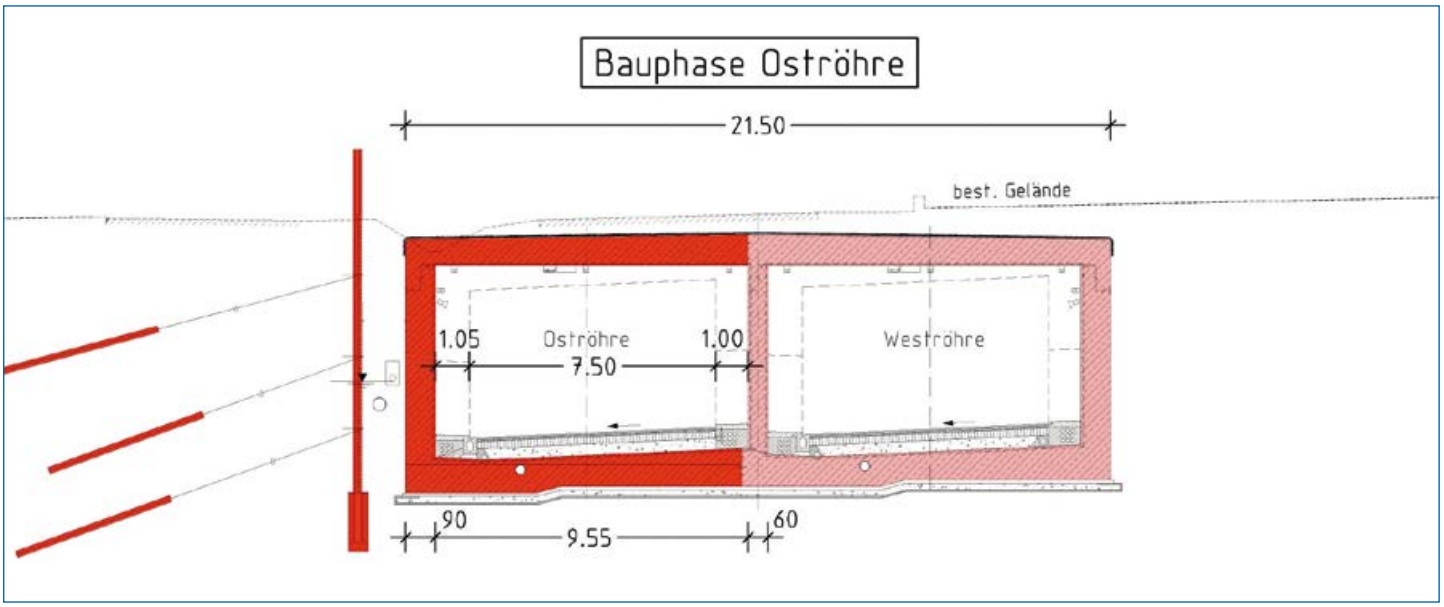
Einschub des Bahnblocks (Tunnelblock 2) in die Bahntrasse am 28.04.2011

Ab 30.04.2011 fuhr die Bahn über den neuen Tunnelblock 2

Eine Besonderheit war der 20 Meter lange Bahnblock 2, bei dem beide Tunnelröhren gleichzeitig nördlich der bestehenden Bahnstrecke hergestellt wurden. Umgeleitet wurde der B 27-Verkehr durch die bereits fertig gestellte Bahnbrücke (BW 10) im Verlauf der Eichachstraße. Nach Fertigstellung des Bahnblocks wurde dieser in den Osterferien 2011 in die Bahntrasse eingeschoben.

Die westliche Tunnelröhre einschließlich der zugehörigen Betriebsausstattungen konnte am 15. März 2012 im Gegenverkehrsbetrieb für den Verkehr freigegeben werden.

Beim anschließenden Bau der östlichen Tunnelröhre wurde diese nach der Herstellung der Baugrube an die gemeinsame Tunnelmittelwand angehängt. Inbetriebnahme dieser Röhre war der 11. September 2013. Anschließend musste die Weströhre noch für den Einrichtungsverkehr umgerüstet werden.



Bau der östlichen Tunnelröhre, Baugrubensicherung einseitiger rückverankerter Berliner Verbau

Betriebsgebäude an der Wilhelm-Herter-Straße

Verkehrs- und betriebstechnische Tunnelausstattung

Beide Tunnelröhren bekamen mit ihren Tunnelvorfeldern die für die jeweilige Verkehrsfreigabe erforderliche Verkehrs- und Betriebsausstattung gemäß RABT. Parallel zum laufenden Tunnelrohbau wurden im Herbst 2010 diese Tunnelausstattungsarbeiten europaweit ausgeschrieben und im Frühjahr 2011 vergeben.

Wesentliche Teile der Tunnelausstattung sind eine Stromversorgungsanlage, eine Tunnelentwässerungs- und Löschwasseranlage, eine Tunnelbeleuchtungs- und Verkehrssteuerungsanlage sowie weitere Sicherheitseinrichtungen für den Tunnelbetrieb.

Die hierfür notwendigen Steuerungsanlagen sind in einem eigenständigen frei zugänglichen Betriebsgebäude in der Tunnelmitte untergebracht.

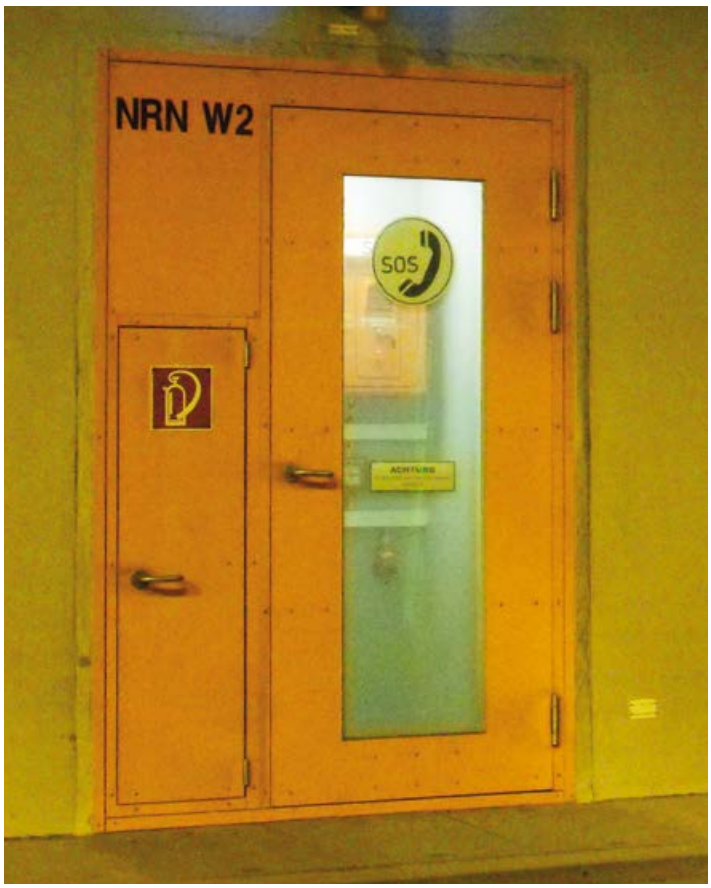
Das Betriebsgebäude ist nur zeitweise besetzt. Aus diesem Grund wurden beim Polizeirevier Tübingen, bei der Feuerwehrleitstelle Tübingen sowie bei der Straßenmeisterei Rottenburg jeweils Außenstellen eingerichtet. Das Polizeirevier übernimmt hierbei die nach RABT geforderte 24 Stundenüberwachung.

B 27, vierstreifiger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren

Die Stromversorgung im Tunnel erfolgt durch eine 20 kV-Ringleitung aus dem öffentlichen Stromnetz. Die eingespeiste Mittelspannung von 20 kV wird mittels Trafostation und einer Niederspannungsanlage an die einzelnen Stromverbraucher verteilt. Bei Stromausfall im Netz kann eine unterbrechungsfreie Stromversorgungsanlage (USV-Anlage) mittels Batteriebetrieb alle wichtigen Steuerungselemente für mindestens eine Stunde mit Strom versorgen.

Zum Schutz des Vorfluters wird das bei Niederschlägen in den Tunnel eingetragene Schleppwasser sowie eventuell anfallendes Löschwasser mit den darin enthaltenen Schadstoffen über die Tunnelentwässerung in ein 104 m³ fassendes unterirdisches Havariebecken gepumpt. Im Havariefall wird der Schieber in der Ablaufleitung automatisch geschlossen und das anfallende Wasser im Becken zwischengespeichert und anschließend entsorgt.

Die Löschwasserversorgung des Tunnels wird über eine Druckerhöhungsanlage gewährleistet. Über die Löschwasserleitungen werden in beiden Tunnelröhren im Abstand von ca. 130 m angeordnete Hydranten versorgt. Sie befinden sich in Nischen in der Tunnelmittelwand. Im Ereignisfall wird bei Wasserentnahme an den Hydranten die Druckerhöhungsanlage automatisch in Betrieb genommen.



Notrufnische

Im Tunnel wurden Adaptationsbeleuchtungen an beiden Portalbereichen sowie eine Durchfahrtsbeleuchtung mit Tag- und Nachtstufe eingebaut. Entsprechend der gemessenen Außenleuchtdichte wird die Innenleuchtdichte gesteuert.

Aufgrund des Richtungsverkehrs in den beiden Tunnelröhren und einer Tunnellänge unter 500 m kommt der Tunnel nach RABT ohne Belüftung aus. Aus Sicherheitsgründen werden im Tunnel jedoch die Sichttrübung und die Konzentration von Kohlenmonoxid (CO) gemessen. Bei Überschreitung der zulässigen Grenzwerte wird der Tunnel automatisch geschlossen.

Die Programme der installierten Verkehrsregelungsanlage reagieren vorwiegend automatisch.

Sie besteht aus Wechselverkehrszeichen in den Tunnelvorfeldern sowie einer automatischen Tunnelsperranlage, bestehend aus automatisch schließenden Halbschranken mit Lichtsignalanlage, die die jeweilige Fahrspur zum Tunnel hin vor dem Portal absperrt. Die Verkehrssteuerung kann auch manuell, z. B. durch die Polizei, erfolgen.

Im Abstand von 150 m sind an den Tunnelaußenwänden Notrufstationen eingebaut, die mit einem Notruftelefon, einem Feuermelder und jeweils zwei Feuerlöschern ausgestattet sind.
In der Tunnelmitte ist ein Notausgang in die jeweilig andere Tunnelröhre angeordnet. Mit den an der Tunnelmittelwand angebrachten grünen Fluchtwegkennzeichnungen wird der kürzeste Fluchtweg angezeigt. Entlang der Tunnelwände sind Notgehwege mit selbstleuchtenden Markierungselementen angelegt, die dem Verkehrsteilnehmer den Fahrbahnrand besser kenntlich machen.

Weitere Sicherheitseinrichtungen sind ein Antennenkabel für den Radioempfang, eine Lautsprecheranlage für erforderliche Durchsagen an den Verkehrsteilnehmer, eine 24 Stunden Videoüberwachung im Tunnel und an den Tunnelportalen sowie eine zusätzliche Orientierungsbeleuchtung für den Brandfall. Der Tunnel verfügt zudem über eine entlang der Tunneldecke geführte automatische Brandmeldeanlage.

Tunnelwarte

Notausgang in die andere Tunnelröhre

Westliche Tunnelröhre mit Notausgang in die östliche Tunnelröhre

B 27, vierstreifiger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren

Neugestaltung der Ortsstraßen und Wege auf dem Tunnel

Zwischen dem westlichen und östlichen Ortsteil von Dußlingen musste das Straßen- und Wegenetz neben und auf dem Tunnel neu gestaltet werden. Hierzu waren auch zwei neue Geh- und Radwegbrücken (BW 9A und BW 11A) über die Eichachstraße nördlich und südlich der Bahnlinie notwendig.

Geh- und Radwegbrücke nördlich der Bahnlinie (BW 9A)

Im Wesentlichen wurde eine innerörtliche Nord-Süd-Verbindung im Verlauf des Tunnels hergestellt, die in der Ortsmitte mit der kreuzenden Wilhelm-Herter-Straße verknüpft ist. Die verbleibende freie Tunneloberfläche ist bzw. wird von der Gemeinde Dußlingen als innerörtliche Parkanlage neu gestaltet.

Geh- und Radwegbrücke südlich der Bahnlinie (BW 11A)

Straßenbau Dußlingen Süd mit Knoten Nehren

Zeitgleich mit dem Bau der beiden Tunnelröhren wurde auch der Straßenbau Süd von der Wiesbachbrücke (BW 13) bis zum Bauende Richtung Ofterdingen auf einer Länge von ca. 1,2 km hergestellt. Kernstück dieser Maßnahme ist der Knoten Nehren, der die B 27 mit der L 394 Richtung Nehren und der Gemeindeverbindungsstraße Süd verknüpft. Auf der Ostseite der B 27 erfolgt der Anschluss mit zwei holländischen Rampen an die L 394, die anschließend unter dem Kreuzungsbauwerk BW 15 die B 27 unterquert. Für die tiefergelegte L 394 wurde zur Unterquerung der B 27 eine 76 m lange Grundwasserwanne notwendig.

B 27-Brücke über die L 394 (BW 15) mit Grundwasserwanne (BW 15A) unter der Brücke

Auf der Westseite der B 27 wurde das B 27-Anschlussohr, die L 394 und die Zufahrt zum Sportgelände Nehren mit einem Kreisverkehr verknüpft. Dieser wurde mit einem Außendurchmesser von 45 m hergestellt. Gleichzeitig wurde auch die Gemeindeverbindungsstraße Süd nach Dußlingen mit der kleinen Wiesbachbrücke (BW 14) gebaut.

Kreisverkehr am Anschlussknoten Nehren

Geh und Radwegbrücke über die B 27 (BW 16B)
Vor Ausführung des Straßenbaus wurde zur Aufrechterhaltung des Geh- und Radverkehrs zum Sportgelände Nehren die Geh- und Radwegbrücke (BW 16B) errichtet. Um eine ansprechende Gestaltung sowie Funktionalität, Dauerhaftigkeit und Wirtschaftlichkeit in Einklang zu bringen, wurde ein Gestaltungswettbewerb durchgeführt.

Der vom Preisgericht prämierte Siegerentwurf besticht durch einen ausgeprägten Wiedererkennungswert. Maßgeblich sind der schlanke und an seinem Fuß doch stabile Pylon mit zwei Hängern aus Stahlstäben und einem Lager. Der Brückenbalken aus Stahlbeton scheint über kreisförmig gekrümmte Widerlager aus den Anschlussdämmen herauszuwachsen und kommt ohne Fahrbahnübergänge aus.

Prämierter Entwurf BW 16B vom Ing. Büro Peter & Lochner und Architekturbüro Bogenrieder, Stuttgart

Fertiggestellte Geh- und Radwegbrücke BW 16B über die B 27

B 27, vierstreifiger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren

Straßenbau Dußlingen Nord mit Knoten Dußlingen Nord

Etwas zeitversetzt zum Straßenbau Süd wurde auch der Straßenbau Nord vom Baubeginn aus Richtung Tübingen bis kurz vor den Tunnel auf einer Länge von 0,8 km hergestellt.

In diesem Abschnitt liegt der Anschluss Dußlingen Nord, der die B 27 mit der K 6901 in Richtung Gomaringen sowie die Ortsstraßen Staffelweg und Verbindungsstraße Nord miteinander verknüpft.
Auf der Westseite der B 27 erfolgt der Anschluss mit zwei holländischen Rampen und an der Ostseite mit einem Anschlussohr. Die K 6901 wird dabei mit dem Kreuzungsbauwerk BW 8 überfahren.

Lärmschutzmaßnahmen

Zum Schutz der Anwohner im Bereich der Ortsbebauung kamen vor und nach dem Tunnel als aktive Lärmschutzeinrichtungen Lärmschutzwälle, Raumgitterwände und Lärmschutzwände zur Ausführung.

Zwischen dem nördlichen Tunnelportal und dem Anschlussknoten Dußlingen Nord, wurden mit dem Straßenbau beidseitig der Fahrbahn aktive Lärmschutzeinrichtungen hergestellt. Östlich der Fahrbahn konnte ein 5 bis 6 m hoher Lärmschutzwall aufgeschüttet werden. Aus Platzgründen wurde entlang des westlichen Fahrbahnrandes eine zum Teil freistehende 6 m hohe bepflanzbare Raumgitterwand aus Betonfertigteilen hergestellt.

Zudem wurde im Mittelstreifen auf einer Länge von 460 m eine 3,5 m hohe absorbierende Lärmschutzwand aus Beton mit einer vorgelagerten Betonschutzwand hergestellt. Am südlichen Tunnelportal hat die Mittelstreifenlärmschutzwand eine Länge von 340 m.

Zur Hechinger Straße hin kam ebenfalls eine 370 m lange, 3,5 m über die Hechinger Straße hinausragende Lärmschutzwand zur Ausführung, die teilweise auf einer Stützwand aufgesetzt ist. Zudem wurden im Bereich der Tunnelportale schallabsorbierende Tunnelwandverkleidungen zur Minimierung der Ein- und Ausfahrgeräusche angebracht.

Entlang den Lärmschutzwänden wurde auf der B 27 ein offenporiger Asphalt, ein sogenannter OPA, als lärmmindernde Maßnahme aufgebracht. Dieser OPA mindert aufgrund seines hohen Hohlraumgehaltes die Lärmbelastung um weitere 4 Dezibel.

Naturschutz und Landschaftspflege

Zum Ausgleich der durch den Ausbau der B 27 zusätzlich versiegelten Flächen wurden verschiedene landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen wie z. B.

- Entsiegelung nicht mehr benötigter Fahrbahnflächen
- Gestaltung der Tunneloberfläche
- Gehölzpflanzungen im näheren und weiteren Umfeld der B 27-Trasse
- Bepflanzung der Raumgitterwand
- Renaturierung eines Teilabschnittes des Wiesbaches.

Abbruch der alten B 27-Brücke über die K 6901

Bau der westlichen Raumgitterwand

Daten und Kosten Bauabschnitt III

Technische Daten	
Baulängen	3,3 km zweibahnige B 27, davon 486 m Lärmschutztunnel 1,4 km Ein- und Ausfahrrampen 0,4 km L 394 nach Nehren 0,3 km K 6901 nach Gomaringen 3,0 km Gemeindestraßen
	3,5 km Begleit- und sonstige Wege
Erdbewegungen	ca. 300.000 m³
Straßenflächen	ca. 100.000 m², davon ca. 40.000 m² neu
Spatenstich	8. Mai 2009
Verkehrsfreigabe	18. Juli 2014

Kosten Bauabschnitt III	
Erd- und Straßenbau	19,0 Mio. €
Bauwerke	31,9 Mio. €
Fahrbahnausstattung	1,0 Mio. €
Bepflanzung und Ausgleichsmaßnahmen	0,5 Mio. €
Baukosten gesamt	**52,4 Mio. €**
Grunderwerb	3,4 Mio. €
Gesamtkosten	**55,8 Mio. €**

	Bauwerk	Stützweiten / Baulängen	Baukosten (Mio. €)
BW 8	B 27-Brücke über die K 6901	23,70 m	0,9
BW 9A	Geh- und Radwegbrücke über die Gemeindestraße nördlich der Bahnlinie	21,25 m	0,2
BW 10	Bahnbrücke über die Gemeindestraße	13,30 m	1,9
BW 11A	Geh- und Radwegbrücke über die Gemeindestraße südlich der Bahnlinie	22,25 m	0,2
BW 12	Lärmschutztunnel mit Bahnüberführung einschließlich Betriebsgebäude mit Havariebecken	486,00 m	13,5
	Betriebstechnische Tunnelausstattung		3,7
BW 12C	Stützwand südlich des Lärmschutztunnels	155,00 m	
BW 12E	Grundwasserwanne Tunnelportal Nord	50,00 m	2,0
BW 12F	Grundwasserwanne Tunnelportal Süd	80,00 m	
BW 12A BW 12B	Raumgitterwände nördlich des Lärmschutztunnels als Lärmschutzmaßnahme	630 m	1,7
BW 13	B 27-Brücke über den Wiesbach	4,60 m	0,3
BW 14	Gemeindestraßenbrücke über den Wiesbach	4,60 m	0,2
BW 15	B 27-Brücke über die L 394	20,90 m	0,9
BW 15A	Grundwasserwanne L 394 unter BW 15	76,00 m	0,5
BW 16B	Geh- und Radwegbrücke über die B 27 bei Nehren	69,50 m	0,6
Entwässerungsstollen für Lärmschutztunnel mit Regenklärbecken		630,00 m	2,0
Dükerung der Ortskanalisation in der Burgstraße		50,00 m	0,6
Dükerung der Ortskanalisation in der Wilhelm-Herter-Straße		60,00 m	1,2
Lärmschutzwände vor und nach dem Lärmschutztunnel		1.170,00 m	1,5

Ingenieurbüro Langenbach
Ingenieurbüro Dipl.-Ing. K. Langenbach GmbH

72488 Sigmaringen
In der Au 11
Tel. 07571/7445-0
www.langenbach.de

88662 Überlingen
Obere St. Leonhardstr. 10
Tel. 07551/9495279

01309 Dresden
Alemannenstr.15A
Tel. 0351/31541-0

Unser Beitrag zum **2-bahnigen Ausbau der B 27** Bauabschnitt III:
Verkehrsanlagen ■ Entwurfsvermessung ■ Entwässerung ■ Schalltechn. Berechnungen

1. Preis Wettbewerb, Entwurf und Tragwerksplanung
Fuß- und Radwegbrücke für den Ausbau der B27
zwischen Tübingen und Nehren

Peter und Lochner

Beratende Ingenieure
für Bauwesen GmbH

Prüfingenieure für Bautechnik VPI
Beratende Ingenieure VBI

Stuttgart - Reichenau - Balingen

www.pul-ingenieure.de

Prämierter Entwurf „Ein Streifzug Richtung Alb“ von Ralph Wölffing-Seelig und Dr. Jürgen Karajan

Dußlingen – ein Ort überwindet die Trennung

Ein Streifzug Richtung Alb

Anlässlich des vierstreifigen Ausbaus der B 27 und des 486 m langen Lärmschutztunnels bot sich der Gemeinde Dußlingen die Möglichkeit die Ortsmitte neu zu gestalten und aufzuwerten. Aus diesem Grund hat die Gemeinde einen offenen anonymen, einphasigen Ideen- und Realisierungswettbewerb zur Gestaltung der Tunneloberfläche ausgelobt.

Ziel des Wettbewerbes war eine innerörtliche Grünanlage zu schaffen, die eine vielfältige Nutzung erlaubt. Die Tunneldecke sowie die angrenzenden Frei- und Straßenflächen sollen als Aufenthalts- und Verweilzone, Bereiche für Kultur, Spiel und sportliche Bewegung sowie einer Fläche für kleinere Märkte und Veranstaltungen gestaltet werden. Bei der Anordnung der Spiel- und Freizeitflächen war auf die anliegenden Grundstücke bezüglich Lärm und anderer Beeinträchtigungen Rücksicht zu nehmen, sodass der bisherige Verkehrslärm der B 27 nicht durch neue Störfaktoren ersetzt wird.

Ziel des Wettbewerbes war auch die Darstellung notwendiger barrierefreier Fußgängerverbindungen über die Tunneldecke hinweg als Verbindung der westlich und östlich des Tunnels gelegenen Ortsbereiche.

Zur Verbesserung der Verkehrsführung und Anpassung an deren künftige Nutzung wurden auch Vorschläge zum Ausbau des Kreuzungs- und Einmündungsbereichs Wilhelm-Herter-Straße/Hechinger Straße erwartet.

Die Gestaltung der Tunneldecke erstreckt sich vom nördlichen Tunnelportal bis zum südlichen Tunnelportal. Als Westgrenze gilt die Westkante des Tunnels, da die Baugrubenflächen teilweise an die Eigentümer zurückgegeben werden und sich somit einer Gestaltung weitgehend entziehen. Eine Ausnahme bildet die Fläche südlich der Straßenverschwenkung zwischen Hechinger Straße und Blumenstraße, die im öffentlichen Eigentum verbleibt. Nach Osten ist die Gestaltung der Blumenstraße mit den angrenzenden Grünflächen in die Gestaltung einbezogen.

Dußlingen – ein Ort überwindet die Trennung

Den ersten Platz des Landschaftsarchitektenwettbewerbes zur Gestaltung der Tunnelüberdeckelung hatte der Entwurf von dem Landschaftsarchitekten Ralph Wölffing-Seelig, Stuttgart und dem Verkehrsplaner Dr. Jürgen Karajan, Stuttgart mit dem Titel „Ein Streifzug Richtung Alb“ belegt. Inspiriert wurde dieser Titel durch die lang gezogene Fläche, die typisch für viele Streuobstwiesen und Äcker in unserer Naturlandschaft ist.

Die Tunnelgestaltung ist in drei wesentliche Strukturen eingeteilt – mittig auf dem Tunnel das lange Feld, das mit Obstbäumen und den Jahreszeiten entsprechenden Pflanzen begrünt wird, zur westlichen Bebauung hin als landschaftliches Element die sichtschützende Bepflanzung und zur östlichen Seite hin die von mittelkronigen Bäumen gesäumte Erschließungsstraße.

Den Auftakt über der nördlichen Tunneleinfahrt bildet ein Baumhain (vorgeschlagen werden Zierkirschen), der bei Nacht auch von unten beleuchtet wird und so den Nordteil Dußlingens markiert. Im Anschluss daran ist eine Spielwiese mit Blumenzwiebelfeldern sowie Raum für Sitzgelegenheiten, einen Naturgarten oder ein Liegeplateau. Der 3 Meter breite Fußweg durch den Park ist barrierefrei.

Im Anschluss an dieses Parkstück quert die Wilhelm-Herter-Straße die Tunnelüberdeckelung. In diesem Bereich der zentralen Kreuzung befindet sich auch der Mehrzweckplatz. In Höhe des Tunnelbetriebsgebäudes ist beidseitig eine Bushaltestelle vorgesehen.

Nach Süden hin sehen die Planer nochmals eine Wiese bzw. ein langgestrecktes Feld, auf dem sich Spielmöglichkeiten und eine Boulebahn befinden. Im weiteren Verlauf wurde die Planung noch verfeinert. So wird auf einer Teilfläche des Bürgerparks ein Spielplatz für Kleinkinder angelegt, da im näheren Umfeld zwischenzeitlich sehr viele junge Familien wohnen und in zumutbarer Entfernung kein Spielplatz für Kleinkinder zu erreichen ist.

In diesem südlichen Bereich überquert auch die Blumenstraße/Hechinger Straße die Tunnelüberdeckelung. Am Südportal kann der Spaziergänger oder Erholungssuchende den freien Bereich Richtung Alb genießen.

Blick Richtung Alb am Südportal

Neugestaltung des Ortskerns

Die Tunnelgestaltung bietet für die Gemeinde Dußlingen neben einer erheblichen Wohnumfeldverbesserung für die Anwohner eine einmalige städtebauliche Weiterentwicklung. Neben dem Mehrzweckplatz, der mitten im Ort einen Platz für Begegnungen und Erholung entstehen lässt, sollen im Rahmen der Tunneldeckelgestaltung auch die Gebäude links und rechts der B 27 saniert werden. Dies trägt erheblich zum Werterhalt der betroffenen Grundstücke und Gebäude bei und erhöht gleichzeitig die Wohnqualität. Dadurch dürfte auch der Trend zum Wohnen im Ortszentrum Unterstützung finden und weitere Neubürger nach Dußlingen anlocken, sodass die Gemeinde Dußlingen weiter wachsen wird.

Das leer stehende Grundstück gegenüber der alten Goldfabrik (heute Meko Bürocenter) bietet Raum für neue Gebäude, die die Neugestaltung des Ortskerns städtebaulich abrunden können.

Auf dem geplanten Mehrzweckplatz wird eine Pergola als eine Art Markthalle bzw. Marktunterstand sowie ein Pavillon entstehen. Der Pavillon ist als mobile Containerlösung möglich, in dem sanitäre Anlagen, eine Wasserentnahmestelle und gegebenenfalls ein Café untergebracht werden könnten.

Landschaftsgestaltung Tunnelportal Nord

Die Bushaltestellen auf Höhe des Tunnelbetriebsgebäudes sind verkehrstechnisch richtig gewählt und beleben so den geplanten Mehrzweckplatz und betonen seine Bedeutung. Für die Benutzer des ÖPNV werden beidseitig Wartehäuschen entstehen.

Tunnelüberquerung Wilhelm-Herter-Straße

Dußlingen – ein Ort überwindet die Trennung

Provisorischer Steg über die Tunnelbaustelle für Fußgänger und Radfahrer

Die Planung der weiteren Bushaltestellen gegenüber dem Bahnhof unterstützt die Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsführung über die Bahnhofstraße und ermöglicht eine Anbindung von Straße und Schiene. Zusätzlich wird dadurch auch die Realisierung der Regionalstadtbahn positiv unterstützt.

Im Zuge der Sanierung des Ortskerns wird auch die Verkehrsführung geändert werden. Der Busverkehr soll künftig nicht mehr über den Hindenburgplatz, sondern von der Wilhelm-Herter-Straße über die Bahnhofstraße zur Kappelstraße führen. Durch die Linienführung des ÖPNV über die Bahnhofstraße wird innerörtlich eine Entspannung der Verkehrssituation erreicht. Die Hauptverkehrsader über den Hindenburgplatz bleibt jedoch erhalten.

Der Gemeinderat hat sich dafür ausgesprochen die Wilhelm-Herter-Straße gegenüber der Bahnhofstraße weiterhin vorfahrtsberechtigt zu lassen. An der neuen Kreuzung wird durch das Abrücken der Hechinger Straße vor dem Gasthof Ochsen ein kleiner Platz geschaffen um die Verkehrssicherheit und die Übersichtlichkeit zu erhöhen. Südlich der Kreuzung Wilhelm-Herter-Straße/Hechinger Straße wird die Hechinger Straße als verkehrsberuhigte Zone gestaltet.

Ausblick – ein Ort wächst zusammen

Für die Gemeinde Dußlingen ergibt sich mit der Fertigstellung des Tunnels eine deutliche Aufwertung des Ortskernbereiches. Neben der Verbesserung der Lärm- und Abgassituation wird vor allem die ehemals vorhandene Trennung der beiden östlich und westlich der B 27 gelegenen Ortsteile beseitigt und durch die entsprechende Gestaltung der Tunneloberfläche ein organisches Zusammenwachsen erreicht.

Trennten vor der Baumaßnahme die B 27 und deren Kreuzungen mit Ampelschaltung jahrelang die Bürger voneinander, so wurde die Trennung im Zuge des Ausbaus verstärkt. Während der Baumaßnahme wurden die Kreuzungen komplett gesperrt und die einzige Verbindung von Ost nach West und umgekehrt bestand für den Kraftfahrzeugverkehr über die Kappelstraße/Staffelweg. Lediglich der Fußgänger- und Radfahrerverkehr konnte auf Höhe der Burgstraße und Robert-Wörner-Straße über einen provisorisch aufgebauten Steg die Tunnelbaustelle überqueren.

Nach Fertigstellung des Tunnels wurde die Trennung aufgehoben und ein ungehinderter Wechsel zwischen Ost und West ist nun auf direktem Wege sowohl an der Kreuzung

Wilhelm-Herter-Straße/Blumenstraße sowie an der Querung Blumenstraße/Hechinger Straße ohne Ampelschaltung möglich.

Die Verbindung zwischen Ost und West wurde somit wesentlich verbessert. Mit der neuen Querung steht nun wieder eine zentrale Verknüpfung der Ortsteile östlich und westlich des Tunnels sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für den Fußgängerverkehr zur Verfügung. Eine barrierefreie Fußgängerverbindung über die Tunneldecke hinweg ermöglicht eine unkomplizierte Verbindung zwischen Ost und West und von Nord nach Süd.

Insbesondere im Hinblick auf den neuen REWE Markt im Südosten der Gemeinde entstehen Wegeverbindungen, die den gestalteten Grünbereich durchqueren und den Weg zum Einkaufen für alle Generationen zum Erlebnis werden lassen. Außerdem hat sich die Situation der Fußgänger erheblich verbessert. Die Gehwege sind breiter und somit sicherer geworden. Dies ist besonders wichtig, da die Schüler diese Verbindung als Schulweg nutzen. Dasselbe gilt auch für die Bushaltestellen in der Wilhelm-Herter-Straße. Daneben bietet der neue Bürgerpark vielfältige Freizeitmöglichkeiten für alle Bürgerinnen und Bürger sowie für Erholungssuchende inmitten der Gemeinde ein Stück Naturraum.

Straßenraumgestaltung Blumenstraße

Wir bedanken uns für die gute Zusammenarbeit bei unseren Vertragspartnern Bauabschnitt III

Beteiligte Bauherren

DB ProjektBau GmbH, Niederlassung Südwest, Stuttgart

Gemeinde Dußlingen

Beteiligte Ingenieurbüros

Streckenplanung Straßenbau
Ingenieurbüro K- Langenbach, Sigmaringen

Bauwerksplanung BW 8 (B27-Brücke über die K 6901)
Ingenieurbüro Gunther Zierl, Kressbronn

Bauwerksplanung BW 10 (Bahnbrücke),
BW 12 (Lärmschutztunnel) und
Bauwerksplanung BW 9A, BW 11A
(Geh-und Radwegbrücken nördlich und südlich vom BW 10)
Ingenieurbüro Leonhardt, Andrä u. Partner, Stuttgart

Planung und Bauüberwachung
Verkehrs- und Betriebstechnik Lärmschutztunnel
Ingenieurbüro GBI Gackstatter GmbH, Stuttgart

Planung und Bauüberwachung Entwässerungsstollen, Dükerungen und Planung Löschwasser und Tunnelentwässerung
Ingenieurbüro Fritz-Planung GmbH, Bad Urach

Bauwerksplanung BW 13 und BW 14
(Brücken über den Obwiesbach)
Ingenieurbüro Horst Ammann, Albstadt

Bauwerksplanung BW 15 und BW 15A
(B27-Brücke über die L 394 und Grundwasserwanne L394)
Ingenieurbüro Konstruktionsgruppe Bauen Konstanz GmbH, Konstanz

Bauwerksplanung BW 16B (Geh-und Radwegbrücke über die B 27)
Ingenieurbüro Peter und Lochner, Stuttgart
Architekturbüro Roland Bogenrieder, Stuttgart

Landschaftsplanung LAP (landschaftspflegerische Ausführungsplanung)
Ingenieurbüro Menz Umweltplanung, Tübingen

Landschaftsplanung und Bauüberwachung Oberflächengestaltung Lärmschutztunnel
Ingenieurbüro Ralph Wölffing-Seelig, Stuttgart
Ingenieurbüro Dr. Jürgen Karajan, Stuttgart

Bauoberleitung und Bauüberwachung Lärmschutztunnel
und Straßenbau Dußlingen Mitte,
Ingenieurgemeinschaft Setzpfandt GmbH & Co. KG, Weimar

Ausführende Firmen

Entwässerungsstollen Tunnel und Dükerung Burgstraße
Braumann GmbH - Spezialtiefbauarbeiten -, Wilsdruff

Kanal- und Wasserleitungsverlegung im Bereich Tunnel
EUROVIA Teerbau GmbH,
Zweigniederlassung Stuttgart, Renningen

BW 8 (B27-Brücke über die K 6901)
Backer-Bau GmbH, Hainichen

BW 10 (Bahnbrücke über die Eichachstraße)
Johann Walthelm GmbH, Nürnberg

BW 9A, BW 11A (Geh- und Radwegbrücken)
BW 12 (Lärmschutztunnel), BW 15 (Brücke über die L 394)
Straßenbau Dußlingen Mitte und Straßenbau Dußlingen Nord
Leonhard Weiss GmbH & Co. KG, Göppingen

BW 12 (Lärmschutztunnel) Verkehrs- und Betriebstechnik
Siemens AG, Industry Sector Building
Technologies Division, Stuttgart

BW 13 (B27-Brücke über den Obwiesbach)
Stotz-Bau GmbH & Co. KG, Balingen-Frommern

BW 14 (Brücke über den Obwiesbach)
BW 15A (Grundwasserwanne L 394)
Straßenbau Dußlingen Süd
J. Friedrich Storz Verkehrswegebau GmbH & Co. KG,
Niederlassung Sigmaringen, Inzigkofen

BW 16B (Geh- und Radwegbrücke über die B 27)
Norbert Hartmann GmbH, Straßberg-Kaiseringen

Lärmschutzwände nördlich und südlich des Lärmschutztunnels
EUDUR-Bau GmbH & Co. KG, Herzebrock-Clarholz

Verkehrsbeschilderungen und Wegweisungen Bauabschnitt III
THOMAS Verkehrstechnik GmbH, Haiger

Passive Schutzeinrichtungen Bauabschnitt III
Rolf Klink e.K., Ehingen

Fahrbahnmarkierung Bauabschnitt III
Dieringer Verkehrstechnik GmbH & Co. KG, Zimmern o. R.

Lärmmindernde Asphaltdeckschicht vor u. nach dem Lärmschutztunnel
Gottlob Brodbeck GmbH & Co. KG, Metzingen

Landschaftspflegerische Bepflanzung im Bauabschnitt III
Toriello GmbH, Landschaftspflege, Nagold

Oberflächengestaltung im Bereich des Lärmschutztunnels
Bietigheimer Gartengestaltung GmbH, Tamm

IMPRESSUM

total-lokal
Regional. Multimedial. Genial.

Herausgeber:
mediaprint infoverlag gmbh
Lechstr. 2, 86415 Mering
Registergericht Augsburg, HRB 10852
USt-IdNr.: DE 811190608
Geschäftsführung:
Markus Trost,
Dr. Otto W. Drosihn
Tel.: 08233 384-0
Fax: 08233 384-247
info@mediaprint.info

in Zusammenarbeit mit:
Regierungspräsidium Tübingen, Referat 47.1 – Straßenbau Nord –

Verantwortlich: Edwin Kuhn, RP Tübingen Ref. 47.1, Projektleiter B 27 Tübingen-Nehren
Textbeiträge:
Die Bundesstraße 27 / B 27 – vierstreifiger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren Edwin Kuhn, Theophil Zellner
Dußlingen – ein Ort überwindet die Trennung Thomas Hölsch, Tirza Vollmer
Verantwortlich für den Anzeigenteil: mediaprint infoverlag gmbh – Jochen Müller
Angaben nach Art. 8 Abs. 3 BayPrG: Alleinige Gesellschafterin der mediaprint infoverlag gmbh ist die Media-Print Group GmbH, Paderborn

Quellennachweis für Fotos/Abbildungen:
Die Bundesstraße 27 / B 27 – vierstreifiger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren
Dußlingen – ein Ort überwindet die Trennung Carmen Schroth, Johannes Fleig, Danny Freudenau, Edwin Kuhn, Andreas Mäurle
Foto Bundesminister Alexander Dobrindt MdB Bundesregierung / Kugler

72070672/1. Auflage/2014

Druck:
Wicher Druck, Otto-Dix-Str. 1, 07548 Gera

Papier:
Umschlag:
250 g/m² Bilderdruck, dispersionslackiert
Inhalt:
115 g/m², weiß, matt, chlor- und säurefrei

Titel, Umschlaggestaltung sowie Art und Anordnung des Inhalts sind zugunsten des jeweiligen Inhabers dieser Rechte urheberrechtlich geschützt. Nachdruck und Übersetzungen in Print und Online sind – auch auszugsweise – nicht gestattet.

LEONHARD WEISS

FREUDE AM BAUEN ERLEBEN

MIT IHREM STARKEN PARTNER IN EUROPA

Seit über 110 Jahren verwirklichen wir anspruchsvolle Bauvorhaben und schaffen so Lebensräume und Netze für die moderne Gesellschaft in Europa. Von der Planung bis zur Realisierung sind wir für Sie der richtige Partner. Gemeinsam entwickeln wir mit unserem über Generationen gewachsenen Know-how in allen Gewerken mit neuester, innovativer Maschinen- und Fahrzeugtechnik, spezifische, wirtschaftliche und schnellstmögliche Lösungen.

Diese handwerkliche Kompetenz haben wir beim zweibahnigen Ausbau der B 27 Bauabschnitt III und dem Lärmschutztunnel in Dußlingen Mitte erneut bewiesen. Wir führten aus: Erd-,Tief- und Straßenbauarbeiten, Verbau-, Beton- und Stahlbetonarbeiten, (Tunnel in offener Bauweise, Betriebsgebäude, Brückenbauwerke und Stützwände), Abdichtungen und Beschichtungen sowie Gleisbauarbeiten.

LEONHARD WEISS - das sind 3.833 kompetente Mitarbeiter, die mit Freude am Bauen Projekte erfolgreich werden lassen.

Straßen - und Netzbau
Gleisinfrastrukturbau
Ingenieur- und Schlüsselfertigbau

Ausführende Bereiche:
Ingenieurbau, Gleisinfrastrukturbau, Netzbau, Bauwerks-Instandsetzung und Gussasphalt, Straßenbau

Wir danken für das Vertrauen!

IHR KONTAKT ZUM DIALOG

LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG - BAUUNTERNEHMUNG

Leonhard-Weiss-Straße 22
73037 Göppingen - Germany
P +49 7161 602-0
F +49 7161 602-1221

bau-de@leonhard-weiss.com - www.leonhard-weiss.de

EINFACH.GUT.GEBAUT

totallokal | Weitere Informationen finden Sie unter: www.total-lokal.de

SIEMENS

Sicher und wirtschaftlich – Tunnelausstattung von Siemens.

Investitionen in Schutz und Sicherheit machen sich täglich bezahlt.

www.siemens.de/buildingtechnologies

Wirtschaftlichkeit im Normalbetrieb und kompromisslose Sicherheit im Ernstfall – diese Eigenschaften zeichnen den Verkehrstunnel der Zukunft aus. Mit intelligenten Tunnelausstattungen von Siemens werden diese Anforderungen bereits heute zur Realität. Als Hersteller und Generalunternehmer setzen wir auf langjährige Erfahrung und eine professionelle Gesamtplanung. Vom modernen Tunnelleitsystem über eine leistungsfähige Versorgungstechnik bis hin zu integrierten Sicherheitssystemen bieten wir ein vernetztes Gesamtsystem, das in allen Situationen den Überblick behält.

Siemens AG, Building Technologies Division
Weissacher Straße 11, 70499 Stuttgart
Kompetenzzentrum Tunnel Südwest
Michael Meeh, Telefon 0711-137 67 34

Answers for infrastructure and cities.