

## FAKTENBLATT

---

### **A 9 Nürnberg – München**

### **Erhaltungsprojekt**

### **Anschlussstelle Langenbruck bis Autobahndreieck**

### **Holledau**

### **Juni 2019 – Dezember 2021**

#### **Version 1.1**

Stand: 12. Mai 2020

*Alle Zeitangaben sind unverbindliche Zielvorgaben auf Basis des jeweils aktuellen Planungsstands. Änderungen oder Zeitanpassungen können sich jederzeit aufgrund der Witterung oder der Einflüsse Dritter ergeben. Die Autobahndirektion Südbayern bemüht sich darum, dass alle geplanten Zeiten eingehalten werden.*

## **Inhalt**

|  |    |
|--|----|
| Grundlagen .....   | 2  |
| Variable Fahrspurzuordnung mit dem Road Zipper .....                 | 5  |
| Zahlen und Daten des Road Zippers und der variablen Schutzwand ..... | 8  |
| Auswirkungen auf den Verkehr in der Region.....                      | 9  |
| Pressekontakt.....   | 11 |

# Grundlagen

## Über die A 9 und das Erhaltungsprojekt

Die Autobahn 9 wurde in den 1930er Jahren gebaut und verbindet Berlin, Leipzig/Halle, Nürnberg, Ingolstadt und München. Zwischen der Anschlussstelle Langenbruck und dem Autobahndreieck Holledau werden von Juni 2019 bis Dezember 2021 grundlegende Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Die Hauptarbeiten begannen am 1. Dezember 2019. Sie betreffen neben der Erneuerung beider Fahrbahnen vor allem die 12 Unterführungen im Erhaltungsabschnitt. Auch die wurden in den 1930er Jahren errichtet. In den 1970er Jahren wurden Unterführungen und die Fahrbahnen auf drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung verbreitert. Im Kern sind die Unterführungen also über 80 Jahre alt, die Anbauten rund 40 Jahre.

## Was bedeutet der Begriff Erhaltungsprojekt?

Autobahnen sind durch das Verkehrsaufkommen sehr stark beanspruchte Straßen. Über die regelmäßigen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten hinaus sind je nach Beanspruchung auch Erhaltungsmaßnahmen erforderlich. Der Begriff Erhaltung beschreibt in diesem Zusammenhang gebündelte, bauliche Maßnahmen, um den guten Zustand und die Leistungsfähigkeit der Autobahn zu erhalten. Das bedeutet, dass die Autobahn im Erhaltungsabschnitt grundlegend erneuert wird. Diese Maßnahmen betreffen nicht nur die beiden dreispurigen Fahrbahnen, sondern auch die Unterführungen im Erhaltungsabschnitt. Also die Brückenbauwerke, mit denen die Autobahn über andere Straßen, Flüsse oder Bahntrassen geführt wird. Im Gegensatz zu einem Autobahnausbau wird die Autobahn 9 zwischen der Anschlussstelle Langenbruck und dem Autobahndreieck Holledau nach Abschluss der Erhaltungsmaßnahmen nicht breiter sein als sie vorher war. Sie wird weiterhin jeweils drei Fahrspuren pro Fahrtrichtung haben. Sie bleibt eine sechsspurige Autobahn.

## Zahlen und Fakten zum Erhaltungsprojekt A 9

**Dauer:** Juni 2019 – Dezember 2021

**Länge:** rund 9 Kilometer, zwischen AS Langenbruck und AD Holledau

**Kosten:** 130 Millionen Euro

**Vorhabensträger:** Autobahndirektion Südbayern, Dienststelle München

**Unterführungen:** alle 12 Unterführungen werden erneuert

## Wie informiert die Autobahndirektion Südbayern über den aktuellen Stand der Maßnahmen?

Für das Erhaltungsprojekt wurde eine Projektwebseite eingerichtet. Unter [www.a9-erhaltung.de](http://www.a9-erhaltung.de) finden Interessierte alle wichtigen Informationen zum Erhaltungsprojekt. Die Seite ist aufgeteilt in einen Bereich vor allem für die Bürgerinnen und Bürger der Region rund um den Erhaltungsabschnitt und einen Bereich für die Autobahnnutzerinnen und -nutzer.

## In welchen Phasen werden die Maßnahmen umgesetzt?

Bis Ende 2020 werden im gesamten Erhaltungsabschnitt die östliche Fahrbahn (Richtung Nürnberg) und die unter ihr liegenden Teilbauwerke der Unterführungen erneuert. Anschließend werden bis Ende 2021 die westliche Fahrbahn (Richtung München) und die unter ihr liegenden Unterführungen erneuert. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in Phasen:

### **Vorarbeiten**

Bereits im Juni 2019 begannen die Vorarbeiten. Bis November 2019 wurden Versorgungsleitungen umgelegt, damit sie später außerhalb der Baustellenbereiche liegen. Zudem wurden unter anderem Nothaltebuchten und sogenannten Mittelstreifenüberfahrten für die Verkehrsführung während der Hauptarbeiten gebaut.

### **Phase 1 – Erhaltung der Richtungsfahrbahn Nürnberg**

Nach Abschluss der Vorarbeiten begannen am 1. Dezember 2019 die Hauptarbeiten mit der Phase 1. Hier wird die östliche Fahrbahn, die Richtungsfahrbahn Nürnberg erneuert. Währenddessen wird der Verkehr in beiden Fahrtrichtungen in verengten Fahrspuren auf der westlichen Fahrbahn geführt. Von Dezember 2019 bis Februar 2020 beschränkten sich die Arbeiten auf einen rund 3,1 km langen Abschnitt nördlich des Autobahndreiecks Holledau. Seit März 2020 erstreckt sich der Baubereich auf rund 9 Kilometer zwischen dem Autobahndreieck Holledau und der Anschlussstelle Langenbruck. Bis Ende September 2020 werden die Unterführungen unterhalb der östlichen Fahrbahn erneuert.

### **Phase 2 – Erhaltung der Richtungsfahrbahn München**

Nach Abschluss der Phase 1 beginnt im Dezember 2020 planmäßig die Phase 2: Hier wird die westliche Fahrbahn, die Richtungsfahrbahn München erneuert, während der Verkehr in beiden Fahrtrichtungen auf der schon erneuerten östlichen Fahrbahn fließt. Von Dezember 2020 bis Februar 2021 sind die Arbeiten

auf einen rund 3,1 km langen Abschnitt nördlich des Autobahndreiecks Holledau beschränkt.

### Welche Auswirkungen hat die Corona-Pandemie auf das Infrastrukturprojekt?

Mit Stand Anfang Mai 2020 geht die Autobahndirektion Südbayern noch davon aus, dass die Baumaßnahmen an der Infrastruktur auch im Zuge der Corona-Pandemie weiter betrieben werden können. Sollte sich daran etwas ändern, beispielsweise durch eine Verschärfung der Restriktionen im Kampf gegen die Pandemie oder durch längere Lieferzeiten von Baumaterial, wird die Autobahndirektion Südbayern die Informationen zunächst auf dieser Projektwebseite veröffentlichen. Aufgrund der zurückgegangenen Verkehrszahlen im Zuge der Corona-Pandemie setzt der Road Zipper regulär vorerst keine Fahrspurzuordnung um. Seit Anfang April stehen den Verkehrsteilnehmern damit bis auf Weiteres zwei Spuren in Fahrtrichtung München und drei Spuren in Fahrtrichtung Nürnberg zur Verfügung. Über mögliche Änderungen aufgrund höherer Verkehrszahlen informiert die Autobahndirektion Südbayern auf der Projektwebseite.

## Variable Fahrspurzuordnung mit dem Road Zipper

### Wie wird der Autobahnverkehr während der Maßnahmen geführt?

Ohne Baustellen ist die sechsspurige A 9 zwischen der Anschlussstelle Langenbruck und dem Autobahndreieck Holledau leistungsfähig genug für die Verkehrsbelastung von rund 80.000 Fahrzeugen täglich. Für die Erhaltungsmaßnahmen müssen die Fahrspuren beider Fahrtrichtungen auf eine Fahrbahn zusammengelegt werden. Auf einer Fahrbahn ist hier jedoch nur Platz für fünf statt sechs Fahrspuren. Jede Fahrtrichtung verfügt in beiden Phasen des Erhaltungsprojekts also über mindestens zwei Fahrspuren. Eine dritte Fahrspur wird ab Dezember 2019 mal der einen und mal der anderen Fahrtrichtung zugeordnet – entsprechend der vorher erfassten Verkehrsbelastung. Dies geschieht mithilfe des sogenannten Road Zipper Systems® aus den USA, das erstmals in Deutschland eingesetzt wird.

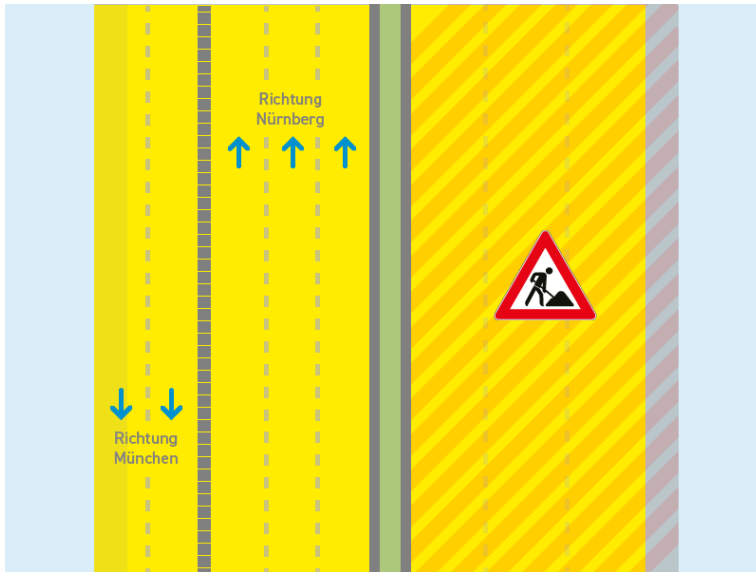
### Was macht der Road Zipper?

In Baustellenverkehrsführungen auf Autobahnen werden die Fahrspuren unterschiedlicher Fahrtrichtungen durch Schutzwände aus Beton oder Stahl voneinander getrennt. Im Erhaltungsprojekt kommt zwischen den Fahrtrichtungen eine variable Schutzwand aus Betonelementen zum Einsatz. Die insgesamt rund 9.000 Elemente sind mit einander zu einer bis zu 9 km langen Kette verbunden und haben die gleiche optische und sicherheitstechnische Wirkung wie herkömmliche Schutzwände aus Beton.

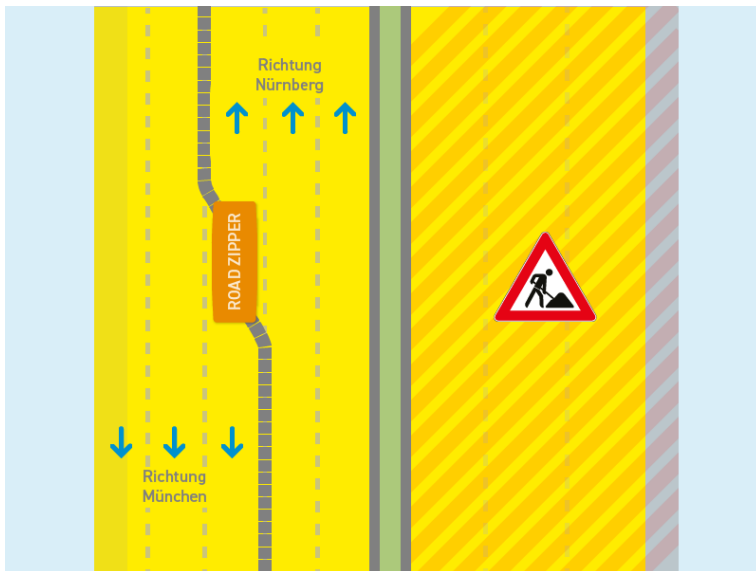
Von Montag bis Donnerstag wird zweimal am Tag die gesamte Schutzwand von der einen Fahrspurseite auf die andere umgesetzt. Das Umsetzen übernimmt ein für das System eigens entwickeltes Fahrzeug. Dieser Road Zipper setzt die Schutzwand um, während sie die Gesamtstrecke mit einer Geschwindigkeit von rund 8 km/h abfährt.

An der linken Seite der Maschinenfront werden die Betonelemente mithilfe von Hydraulik angehoben und durch eine Schiene am Fahrzeugboden zur rechten Seite des Hecks geführt. Dort werden die Betonelemente wieder abgesetzt. Dies geschieht während der Fahrt des Road Zippers – die Verbindungen zwischen den einzelnen Elementen werden niemals getrennt. Sie bleiben als Kette zusammen. Durch dieses Prinzip erklärt sich auch der englische Name des Road Zipper Systems® - zu Deutsch: Straßen-Reißverschluss-System.

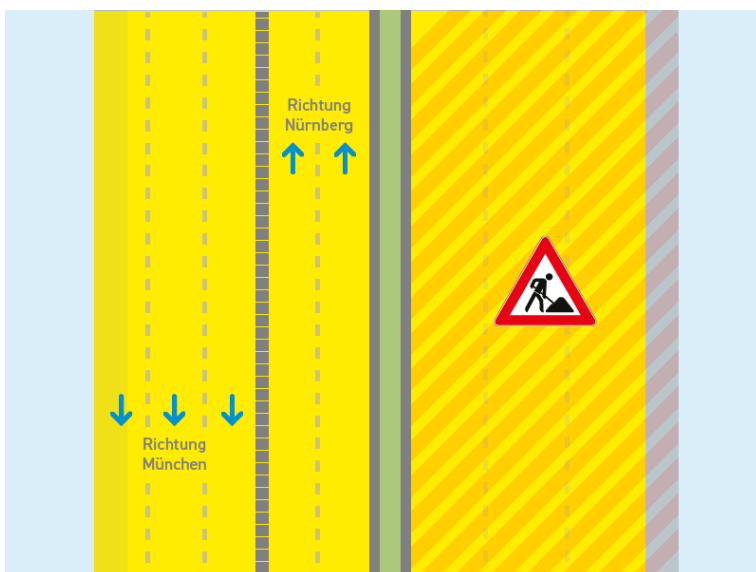
## Wie funktioniert die variable Fahrspurzuordnung?



Die dritte Fahrspur ist der Fahrtrichtung Nürnberg zugeordnet



Der Road Zipper ordnet die dritte Fahrspur neu zu, indem er die Betonelemente der variablen Schutzwand umsetzt.



Die dritte Fahrspur ist der Fahrtrichtung München zugeordnet

## Wann steht die dritte Fahrspur welcher Fahrtrichtung zur Verfügung?

Von Montag bis Donnerstag fährt der Road Zipper die Strecke zweimal täglich ab und setzt die Betonelemente um. Einmal nach dem morgendlichen Berufsverkehr seit Januar 2020 von 10 bis 12 Uhr und einmal nach dem abendlichen Berufsverkehr zwischen 21 bis 23 Uhr. Die Bedienung des Road Zippers übernehmen zwei Fahrer. Wie eine U-Bahn verfügt auch der Road Zipper über zwei Fahrerkabinen – eine für jede Fahrtrichtung.

*Hinweis: Aufgrund der zurückgegangenen Verkehrszahlen im Zuge der Corona-Pandemie setzt der Road Zipper regulär vorerst keine Fahrspurzuordnung um.*

## Ein Beispiel für die variable Fahrspurzuordnung:

In Fahrtrichtung Nürnberg rollt der Verkehr dreispurig, in Fahrtrichtung München zweispurig. Um 10 Uhr beginnt der Road Zipper seine Fahrt in Fahrtrichtung Nürnberg. Hinter dem Road Zipper ist die dritte Fahrspur bereits der Fahrtrichtung München zugeordnet, vor ihm noch der Fahrtrichtung Nürnberg. Gegen 12 Uhr ist die variable Schutzwand vollständig umgestellt. Jetzt ist die dritte Fahrspur auf ganzer Länge für den Verkehr in Fahrtrichtung München zur Verfügung. Diese Zuordnung bleibt so lange bestehen, bis der Road Zipper zwischen 21 und 23 Uhr in entgegengesetzter Richtung die Betonelemente wieder umsetzt. Jetzt rollt der Verkehr in Richtung Nürnberg wieder dreispurig.

An Fahrzeugzählstellen im Erhaltungsabschnitt wird ermittelt, wie viele Fahrzeuge zu welcher Uhrzeit in welcher Fahrtrichtung unterwegs sind. Anhand dieser Daten wird in regelmäßigen Abständen geprüft, in welcher Fahrtrichtung der Bedarf für die dritte Fahrspur vor- bzw. nachmittags höher ist. Entsprechend dieser Zahlen wird die Fahrspurzuordnung gegebenenfalls angepasst.

## Wo finde ich aktuelle Infos darüber, welcher Fahrtrichtung die dritte Fahrspur zugeordnet ist?

Den jeweils aktuellen Zuordnungsplan veröffentlicht die Autobahndirektion während der Hauptarbeiten auf der Projektwebseite [www.a9-erhaltung.de](http://www.a9-erhaltung.de).

## Wie wirkt sich die variable Fahrspurzuordnung auf den Verkehr aus?

Da der Road Zipper erstmalig in Deutschland eingesetzt wird, werden hier wichtige Erfahrungen für mögliche Einsätze in anderen Projekten gesammelt. Um belastbare Erkenntnisse zu den Auswirkungen auf den Verkehr zu gewinnen, findet von Beginn an eine umfangreiche Evaluierung im Rahmen eines Forschungsprojekts statt.

## Zahlen und Daten des Road Zippers und der variablen Schutzwand

### Die variable Schutzwand

|   |                  |
|---|------------------|
| Gesamtlänge der variablen Schutzwand:       | rund 9 km        |
| Höhe und Breite der variablen Schutzwand:   | 815 mm / 460 mm  |
| Gesamtgewicht der variablen Schutzwand:     | ca. 6.120 Tonnen |
| Anzahl der Betonelemente (bei Gesamtlänge): | ca. 9.000 Stück  |
| Einzelgewicht eines Betonelements:          | 680 kg           |
| Länge eines Betonelements:                  | 1.000 mm         |

### Der Road Zipper

|   |                           |
|---|---------------------------|
| Länge / Breite / Höhe:                        | 12,83 m / 2,54 m / 3,53 m |
| Gesamtgewicht:                                | rund 22 Tonnen            |
| Geschwindigkeit beim Umsetzen der Schutzwand: | 8 km/h                    |
| Höchstgeschwindigkeit (Fahrbetrieb):          | 32 km/h                   |
| Besatzung:                                    | zwei Fahrer               |



## **Auswirkungen auf den Verkehr in der Region**

### **Wie stark beeinflusst das Erhaltungsprojekt den Verkehr in der Region abseits der A 9?**

Das Erhaltungsprojekt wirkt sich stark auf den Verkehr in der Region aus – insbesondere sind die Straßen betroffen, die die A 9 unterqueren. Das Alter dieser Unterführungen ist ein wesentlicher Grund für die Erhaltungsmaßnahmen. Sie wurden in den 1930er Jahren gebaut und in den 1970er Jahren ergänzt, als die A 9 von vier auf sechs Fahrspuren verbreitert wurde. Die Unterführungen sind also im Kern über 80 Jahre alt mit 40 Jahre alten Verbreiterungen. Sie müssen allesamt neugebaut werden, damit die A 9 leistungsfähig bleibt – auch für den Verkehr von morgen. Die beiden verkehrsrelevantesten Unterführungen (B 300 und Staatsstraße 2232) werden so erneuert, dass sie nur an einzelnen Wochenenden (Freitag, 20 Uhr bis Montag, 8 Uhr) gesperrt werden müssen. Alle anderen Unterführungen werden jeweils zweimal für die Zeit des Neubaus über einige Monate gesperrt. Überführungen, also Brücken, die die Autobahn überqueren, werden nicht neugebaut und somit auch nicht gesperrt.

### **Warum werden die Unterführungen nicht nacheinander neugebaut, das würde die Region doch entlasten?**

Die Autobahndirektion Südbayern ist sich bewusst, dass sich die zeitgleichen Sperrungen mehrerer, nebeneinanderliegender Unterführung massiv auf den Verkehr in der Region auswirken kann. Die Entscheidung für diesen Bauablauf begründet sich mit dem Ziel einer möglichst kurzen Gesamtdauer des Projekts. Andernfalls würden die Arbeiten insgesamt sechs Jahre dauern.

Diese Einschränkungen würden sich für die Dauer der Baustelle auch erheblich auf die Region auswirken.

Die Autobahndirektion Südbayern bittet die Bewohnerinnen und Bewohner der umliegenden, von den Sperrungen und Umleitungen betroffenen Gemeinden um Verständnis für die unvermeidbaren Beeinträchtigung.

## Welche Unterführungen sind wann für den Verkehr gesperrt?

Die folgende Liste entspricht dem Planungsstand von April 2020 der Brückenbauwerke von Süd nach Nord. Notwendige Anpassungen, auch kurzfristig, sind nicht ausgeschlossen!

Unterführung Verbindungsstraße Eschelbach a.d. Ilm – Wolnzach (Bauwerk 58)

- gesperrt: Februar 2020 - 26. Juni 2020  
Februar 2021 - Juli 2021

Unterführung Verbindungsstraße Bruckbach – Eschelbach a. d. Ilm (Bauwerk 57)

- gesperrt: Dezember 2020 - April 2021

Unterführung Staatsstraße 2232 Pfaffenhofen a.d. Ilm – Rohrbach und Bahngleise der ICE-Strecke Nürnberg-München (Bauwerk 56)

- Zwischen Januar und Juli 2020 sowie zwischen Januar und Juli 2021 jeweils gesperrt an einzelnen Wochenenden von Freitag, 20 Uhr bis Montag, 8 Uhr.
- Die nächsten Sperrwochenenden sind für den 19. bis 22. Juni 2020, 3. bis 6. Juli 2020 sowie 24. bis 27. Juli 2020 geplant.

Unterführung Verbindungsstraße Ossenzhausen – Rohrbach (Bauwerk 54)

- gesperrt: Dezember 2020 - Mitte April 2021  
September 2021 - Oktober 2021

Unterführung Verbindungsstraße Waal – Rohrbach (Bauwerk 52)

- gesperrt: April 2020 - September 2020  
April 2021 - September 2021

Unterführung Feldweg Waal – Rohrbach (Bauwerk 51)

- gesperrt: April 2020 - August 2020  
April 2021 - August 2021

Unterführung Verbindungsstraße Gambach - Ottersried (Bauwerk 46)

- gesperrt: April 2020 - August 2020  
April 2021 - September 2021

#### Unterführung Verbindungsstraße Stöffel - Fürholzen (Bauwerk 43)

- gesperrt: April 2020 - August 2020  
April 2021 - September 2021

#### Unterführung Verbindungsstraße Stöffel – St. Kastl (Bauwerk 42)

- gesperrt: April 2020 - August 2020  
April 2021 - August 2021

#### Unterführung Verbindungsstraße Langenbruck - Ronnweg (Bauwerk 40)

- gesperrt: April 2020 - August 2020  
April 2021 - September 2021

#### Unterführung B 300, Anschlussstelle Langenbruck (Bauwerk 39)

- Zwischen April und August 2020 sowie zwischen April und August 2021 jeweils gesperrt an sieben Wochenenden von Freitag, 20 Uhr bis Montag 8 Uhr
- Die nächsten Sperrwochenenden sind für den 12. bis zum 15. Juni 2020, den 10. bis zum 13. Juli 2020 sowie den 14. bis zum 17. August 2020 geplant.

#### Wie sicher sind die jeweils genannten Sperrtermine?

Alle Zeitangaben, die die Autobahndirektion Südbayern veröffentlicht (online oder in Pressemeldungen bzw. Drucksachen) sind unverbindliche Zielvorgaben auf Basis des jeweils aktuellen Planungsstands. Änderungen oder Zeitanpassungen können sich jederzeit aufgrund der Witterung oder der Einflüsse Dritter ergeben. Die Autobahndirektion Südbayern bemüht sich darum, dass alle geplanten Zeiten eingehalten werden.

## Pressekontakt

Pressestelle der Autobahndirektion Südbayern, Herr Josef Seebacher

Tel: 089/54552-3308, Mail: [pressestelle@abdsb.bayern.de](mailto:pressestelle@abdsb.bayern.de)

Informationen zur aktuellen Verkehrslage auf den Autobahnen finden Sie im Internet unter [www.bayerninfo.de](http://www.bayerninfo.de)

Umleitungskarten und aktuelle Informationen zum Erhaltungsprojekt finden Sie unter [www.a9-erhaltung.de](http://www.a9-erhaltung.de)